APPENDICE

AU

SOIXANTE ET UNIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DOMINION DU CANADA

SESSION DE FÉVRIER-JUILLET 1924

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924

LISTE DES APPENDICES—SESSION FÉVRIER-JUILLET 1924

N° 1.—Comité spécial permanent des Banques et du Commerce—recommandant dans son seizième rapport à la Chambre que ordres de renvoi, rapports, procès-verbaux et témoignages produits devant le comité concernant les déposants de la Home Bank, les crédits ruraux et divers autres sujets soient imprimés comme appendices aux Journaux de la Chambre et pour distribution. *Imprimés.* *Voir* Journaux pages 379, 423, 463 et 517.

N° 2.—Comité spécial permanent de Divers Bills privés—faisant rapport du Bill n° 47 constituant en corporation The United Church of Canada, dans son troisième rapport et soumettant une copie de ses procès-verbaux pour la gouverne de la Chambre. *Pas imprimés.* *Voir* Journaux pages 389-390.

N° 3.—Comité spécial permanent des Privilèges et Elections—soumettant ses procès-verbaux, les pièces déposées devant le comité et les témoignages rendus concernant l'affaire de l'honorable James Murdock, référés audit comité suivant la motion de l'honorable député de West Hastings le 22 mai. *Pas imprimés.* *Voir* Journaux pages 401-402, 439-443.

N° 4.—Comité spécial nommé pour s'enquérir d'un système de pension pour la vieillesse en Canada—recommandant dans son second et dernier rapport à la Chambre que ses procès-verbaux et les témoignages rendus devant le comité soient imprimés comme appendices aux Journaux de la Chambre. *Imprimés.* *Voir* Journaux pages 464-465, 509.

N° 5.—Comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine Marchande—recommandant dans son cinquième et dernier rapport que les procès-verbaux ainsi que les témoignages rendus devant le comité au sujet des prévisions budgétaires des Chemins de fer canadiens nationaux et de la Marine marchande canadienne et concernant l'achat d'une certaine propriété à Paris soient imprimés comme appendices aux journaux de la Chambre. *Imprimés.* *Voir* Journaux pages 514-516, 518.

N° 6.—Comité spécial pour considérer les questions concernant les pensions, assurance et rétablissement civil des anciens soldats—recommandant dans son sixième rapport que ordres de renvoi, rapports, procès-verbaux et témoignages rendus devant le comité ainsi qu'un index convenable s'y rapportant, soient imprimés comme appendices aux Journaux de la Chambre et pour distribution. *Imprimés.* *Voir* Journaux pages 591-592, 594.

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SPÉCIAL PERMANENT

DES CHEMINS DE FER NATIONAUX ET DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

SESSION 1924

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924

TABLE DES MATIÈRES

EULER, W. D.—*Président*

DRAYTON, Sir HENRY.	KYTE, G. W.
DRUMMOND, J. D. F.	MACKINNON, D. A.
GAUVREAU, C. A.	MILNER, R.
GRAHAM, Hon. G. P.	RINFRET, F.
HARRIS, J. H.	ROBICHAUD, J. G.
JELLIFF, L. H.	STEWART, C. W. (*Humboldt*).
JONES, G. B.	STORK, A.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

LISTE DES TÉMOINS

Bell, major G.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Brown, M. C. B.,
Ingénieur en chef, division de l'exploitation, chemins de fer Nationaux du Canada.

Cooper, M. T. H.,
Auditeur général, division des Finances, chemins de fer Nationaux du Canada.

Doherty, M. J. P.,
Marine marchande du Canada.

Fairbairn, M. R. L.,
Directeur, service postal, chemins de fer Nationaux du Canada.

Henry, M. R. A. C.,
Directeur, bureau de régie, chemins de fer Nationaux du Canada.

Pratt, M. L.,
Courtier, Paris, France.

Price-Green, M. C.
Commissaire, colonisation et développement, chemins de fer Nationaux du Canada.

Robb, M. W. D.,
Vice-président, division de l'assurance, de la colonisation, etc., chemins de de fer Nationaux du Canada.

Ruel, M. G.,
Vice-président, et avocat général, division du contentieux, chemins de fer Nationaux du Canada.

Swift, M. W. H.,
Ingénieur radiotélégraphique, chemins de fer Nationaux du Canada.

Thompson, M. W. S.,
Directeur de la publicité, chemins de fer Nationaux du Canada.

Thornton, sir Henry,
Président, chemins de fer Nationaux du Canada.

Wilson, sénateur J. M.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, mercredi, le 4 juin 1924.

Résolu,—Que la règle 10 de la Chambre des Communes touchant la nomination du comité spécial permanent de la Chambre des Communes, soit modifiée par l'adjonction, au comité spécial permanent de la Chambre pendant la session actuelle, d'un comité spécial permanent des chemins de fer et navires que le gouvernement possède, exploite et contrôle, et auquel seront référées les estimations des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande du Canada pour la session actuelle, afin de les étudier et de faire rapport à la Chambre; cependant, rien de ce qui appert dans la présente résolution ne sera interprété d'une façon quelconque comme diminution du plein droit de discussion en comité des subsides.

Attesté.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

MARDI, le 10 juin 1924.

Ordonné,—Que le dit comité soit composé des membres suivants, savoir:—Messieurs Drummond, Euler, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Jones, Kyte, Ladner, Mackinnon, Milne, Rinfret, Robichaud, Stewart (Humboldt) et Stork.

Attesté.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

JEUDI, le 12 juin 1924.

Ordonné,—Que le nom de sir Henry Drayton soit substitué à celui de M. Ladner sur le dit comité.

Attesté.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

JEUDI, le 26 juin 1924.

Ordonné, qu'il soit permis au dit comité de siéger pendant les séances de la Chambre.

Attesté.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

LUNDI, le 30 juin 1924.

Ordonné, qu'il soit imprimé 500 copies des procès-verbaux, et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Attesté.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

RAPPORTS DU COMITE

PREMIER RAPPORT

JEUDI, le 19 juin 1924.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande, présente le premier rapport de ce comité.

Votre comité a pris en considération l'item No 138 des crédits pour l'exercice se terminant le 31 mars 1925, savoir: " Prêt à la marine marchande du Gouvernement canadien, Limitée, $900,000.00" et a approuvé le dit item.

Le tout respectueusement soumis.

W. D. EULER,
Président.

DEUXIÈME RAPPORT

JEUDI, le 26 juin 1924.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande, présente le deuxième rapport de ce comité.

Votre comité recommande qu'il soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

W. D. EULER,
Président.

TROISIÈME RAPPORT

LUNDI, le 30 juin 1924.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et Marine marchande, présente le troisième rapport de ce comité.

Votre comité a pris en considération l'item 137 des crédits pour l'exercice se terminant le 31 mars 1925, viz: " Prêts aux Chemins de fer nationaux du Canada, $56,000,000.00", et a approuvé ledit item.

Votre comité recommande qu'il soit imprimé 500 copies des procédures et de la preuve entendue, et que la règle 74 soit suspendue sans délai à cet effet.

Le tout respectueusement soumis.

W. D. EULER,
Président.

QUATRIÈME RAPPORT

JEUDI, le 3 juillet 1924.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande, présente le quatrième rapport de ce comité.

Votre comité a étudié avec soin le crédit No 138 du budget destiné à effectuer un

" Prêt à la Marine marchande du gouvernement canadien, limitée, remboursable à vue et portant intérêt au taux que fixera le Gouverneur en conseil; à tels termes et conditions que pourra déterminer le Gouverneur en conseil et pour être appliqué au paiement de déficits dans l'exploitation de la compagnie et des navires administrés par elle pendant l'année se terminant le 31 mars 1925 ....$900,000."

et a examiné dans le détail les états sur l'exploitation et la recette de la compagnie pour l'année close le 31 décembre 1923. Votre comité constate que, en

dépit de la dépression qui existait dans la situation commerciale mondiale et qui rendit difficile l'emploi profitable des navires de petites dimension et vitesse, catégorie qui comprend les navires de la Marine marchande du Canada, que les résultats nets pour l'année 1923 accusent une amélioration sur ceux de 1922.

La conviction exprimée par le président des chemins de fer nationaux du Canada à l'effet qu'au cours de l'année prochaine la position de la Marine marchande du gouvernement canadien s'améliorera considérablement, a impressionné votre comité et nous appelons l'attention sur le fait que la somme qui figure au budget pour l'année se terminant le 31 mars 1925 est de $900,000 alors que pour l'exercice clos le 31 mars 1924 la somme portée au budget pour couvrir le déficit d'exploitation était de $1,500,000.

Votre comité est par conséquent unanimement d'avis que la somme demandée pour l'année prochaine, à savoir, $900,000, devrait être votée par la Chambre.

Au cours de l'enquête on discuta plusieurs questions que votre comité croit devoir porter à l'attention de la Chambre:

(1) Le service de l'Atlantique.
(2) Le service du Pacifique.
(3) Le service de l'Atlantique-Pacifique (via Panama).
(4) Le service des Grands lacs.

(1) *Le service de l'Atlantique:—*

Les services de l'Atlantique comprennent les services suivants:

Royaume-Uni:—

Service semi-hebdomadaire à Cardiff et Swansea.

Service bi-mensuel en destination de Londres et Anvers.

Sous le rapport des services en destination du Royaume-Uni votre comité a été bien surpris d'apprendre au cours des témoignages entendus que de fortes quantités de bœuf frigorifié, soit 4,600,000 quartiers, ont été importées dans la Grande-Bretagne pendant l'année 1923, et que sur ce nombre 568 quartiers seulement ont été importés du Canada, le reste venant principalement de la république Argentine et du Brézil.

La Marine marchande du gouvernement canadien n'a que quatre navires en service sur l'Atlantique entre le Canada et la Grande-Bretagne munis d'installations frigorifiques de 10,265 pieds cubes pour chaque navire tandis que les navires de la marine marchande de l'Argentine ont des chambres frigorifiques d'une capacité de quinze à vingt fois plus considérable.

On a attiré notre attention sur une expérience faite, dans les premiers mois de l'année 1923, par la division des fermes d'expérimentation du ministère de l'Agriculture, et rapportée par la division de la zootechnie, ferme expérimentale centrale, Ottawa, dans sa brochure n° 39, qui indique que cette expérience relativement au bœuf frigorifié a été suivie de bien pauvres résultats à cause du manque d'uniformité dans le poids des carcasses et de la connaissance insuffisante des besoins du marché de Smithfield.

Vu la tendance de la population européenne à faire une consommation toujours plus grande de bœuf frigorifié, le comité est d'opinion qu'il y aurait lieu de créer un commerce considérable, au point de vue de cette denrée, entre le Canada et l'Europe, qui serait également profitable à l'éleveur et aux chemins de fer Nationaux du Canada si l'on pouvait trouver le moyen de permettre à l'éleveur canadien de faire concurrence sur le marché britannique à son rival de l'Argentine; et sous ce rapport le comité est fondé à croire que cette question mérite l'attention très sérieuse du gouvernement. De plus, vu l'état actuel de notre commerce d'exportation de bétail, le comité recommande au gouvernement de mettre à l'étude les méthodes et les moyens d'obtenir de plus grandes facilités et de réduire le coût du transport du bétail en Grande-Bretagne.

Indes Occidentales:—

Service bi-mensuel de fret en destination de St-Kitts, Antigoa, Barbade, Trinidad et Demerara.

Service toutes les trois semaines pour marchandises et passagers en destination des Bermudes, Nassau, Kingston et Belize.

Ce dernier service a été depuis son inauguration, et est encore maintenu par les navires canadiens "Canadian Fisher" et "Canadian Forester", jaugeant 5,100 tonnes brutes. Il a été inauguré à la demande du gouvernement en vertu des termes d'une convention conclue à Ottawa au mois de juin 1920 alors que le gouvernement du Canada s'est engagé à établir un service bi-mensuel pour fret, passagers et dépêches, entre le Canada, Bahama, la Jamaïque et le Honduras britannique, aux conditions suivantes:—la convention devant rester en vigueur pendant une période de dix ans:—

1. Les navires devront avoir un tonnage non inférieur à 3,500 tonnes poids mort; avoir une vitesse non inférieure à 10 nœuds; avoir les aménagements voulus pour 15 à 20 passagers de première classe; et d'être pourvus d'entreponts.

2. Les navires quitteront les ports canadiens, selon que leurs conditions l'exigent, pour se rendre à Bélize, Honduras britannique, faisant escale à Nassau, Bahama, et au port ou aux ports de la Jamaïque, selon qu'il sera nécessaire, et feront escale au retour au port ou aux ports de la Jamaïque, selon qu'il sera nécessaire et à Nassau.

Les colonies directement intéressées ont pris sur elles de déclarer à leurs gouvernements que si ce service n'était pas rémunérateur elles paieraient 25 p. 100 de la perte, pourvu que les montants ainsi fournis ne dépassent pas, dans le cas de Bahama, la somme de 3,000 livres par année, et dans le cas du Honduras britannique la somme de 5,000 livres par année, et dans le cas de la Jamaïque la somme de 5,000 livres par année.

Le service des Antilles a été inauguré au mois de janvier 1921, et au mois de juin 1922, le port de Hamilton, Bermudes, a été ajouté à l'itinéraire.

Les navires, tel que stipulé au début, devraient être construits de manière à ne servir qu'au transport des marchandises, mais après l'adoption de la convention des Antilles et la décision du Gouvernement voulant que nous entreprenions ce service, on a fait subir aux plans des modifications en vue d'assurer le transport de 35 passagers au maximum. L'aménagement pour les passagers, bien qu'étant le meilleur qu'il fut possible d'assurer dans les circonstances, ne convient pas entièrement au commerce des tropiques, et c'est cet état de choses qui est en grande partie la cause que l'on ait eu de la difficulté à trouver le nombre de passagers voulu dans les différents voyages. On n'y trouve pas de chambres frigorifiques et on ne pourrait pas en installer avec avantage sur ces navires. L'aménagement de ces chambres frigorifiques est essentiel au développement normal du commerce.

Nous basant sur le témoignage rendu devant ce comité par le Président des chemins de fer canadiens nationaux, nous croyons que le service de transport des passagers et des marchandises entre le Canada et les Antilles pourrait être de beaucoup augmenté, et cela avec profits, si nous pouvions établir un service de navires modernes pourvu des facilités d'air réfrigérant et de chambres froides pour le transport des bananes et autres fruits qui peuvent être vendus au Canada en les important directement par la route des ports canadiens plutôt que par les Etats-Unis, comme cela se fait actuellement, mais ce commerce, naturellement, ne peut nous être assuré sans un service de navires plus rapides et possédant les installations frigorifiques nécessaires.

Nous croyons aussi que nous pourrions transporter un nombre considérable de passagers si les navires étaient pourvus des aménagements modernes pour le

transport des passagers. Le comité recommande que le Gouvernement ferait bien d'étudier la possibilité d'améliorer le service dans ce sens.

Australie et Nouvelle-Zélande:—

Service mensuel à Auckland, Brisbane, Sydney, Melbourne et Adélaïde.

Terre-Neuve:—

Service toutes les trois semaines à St-Jean, Terre-Neuve, par voie de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard.

(2) *Service du Pacifique:—*

Service hebdomadaire jusqu'à San Pedro et San Francisco.

En outre de ce service, la marine marchande du gouvernement canadien exploite pour le compte de la *Grand Trunk Pacific Coast Steamship Co.*, trois vapeurs comme suit:—

Les vapeurs "Prince Rupert" et "Prince George" en service entre Vancouver, Powell River, Ocean Falls, Swanson Bay, Prince Rupert, Anyox et Stewart, et le vapeur "Prince John" entre Vancouver, l'île de la Reine-Charlotte et Prince-Rupert.

L'Alaska se trouve sans service océanique, bien que les perspectives au sujet du développement du commerce sur ce sujet semblent promettre beaucoup.

Par suite des représentations faites à cet égard par le président des chemins de fer de l'Etat, votre comité est d'avis qu'un nouveau vapeur pour le service de l'Alaska serait désirable afin de développer et de protéger plus complètement les intérêts des chemins de fer de l'Etat, et il recommande que le gouvernement considère la construction d'un vapeur convenable à cette fin.

Royaume-Uni:—

Nouveau service mensuel à destination du Royaume-Uni fonctionnant depuis novembre 1923, vers les ports de la Manche, du canal de Bristol et de la côte occidentale du Royaume-Uni.

Australie et Nouvelle-Zélande:—

Service mensuel à destination d'Auckland, de Sydney, de Melbourne et d'Adélaïde.

Orient:—

Service mensuel pour Yokohama, le Japon et Shanghaï, en Chine; avec escales de temps en temps aux ports de la Chine septentrionale.

(3) *L'Atlantique—Service du Pacifique* (par voie de Panama).

Il a été inauguré ce printemps un service entre les ports canadiens du Saint-Laurent et de l'Atlantique par l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien. On estime qu'il est essentiel.

(4) *Service des Grands Lacs:—*

Les dépositions démontrent qu'au-delà de 11,000,000 de boisseaux de grain ont été transportés pendant la saison de navigation de 1923, avec un profit d'exploitation de ce chef pour les navires engagés dans ce service, mais que le genre de construction des vapeurs de la marine marchande du gouvernement canadien est tel qu'ils ne peuvent bénéficier de ce commerce dans les conditions normales.

Une copie des dépositions entendues relativement à son examen des prévisions de la marine marchande du gouvernement canadien, aussi bien que celles des chemins de fer de l'Etat, sera soumise pour la gouverne de la Chambre avec le prochain rapport de votre comité qui sera définitif.

Le tout respectueusement soumis,

W. D. EULER,
Président.

CINQUIÈME ET DERNIER RAPPORT, 10 juillet 1924.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande, présente le cinquième et dernier rapport comme suit:—

Votre comité chargé d'étudier et de rapporter à la Chambre les prévisions budgétaires au sujet des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande canadienne, a tenu quinze séances au cours desquelles il a entendu divers témoins, entre autres: sir Henry Thornton, K.B.E., président du bureau de direction; le major Graham A. Bell, C.M.G., sous-ministre des Chemins de fer et Canaux; Gerard Ruel, C.R., vice-président et avocat général; W. D. Robb, vice-président en charge des assurances, terres, messageries, télégraphes, de la colonisation et du développement, etc.; C. B. Brown, ingénieur en chef, service de l'exploitation; R. L. Fairbairn, gérant du service des voyageurs; T. H. Cooper, vérificateur général et R. A. C. Henry, directeur, bureau de l'économie.

Dans l'examen des prévisions, votre comité a fait une étude attentive du rapport annuel et de la marine marchande et des chemins de fer nationaux. Nos conclusions et nos recommandations au sujet de la marine marchande ont déjà été portées à la connaissance de la Chambre.

Il a été fait un dossier volumineux au sujet de l'achat par l'administration des chemins de fer nationaux d'une propriété à Paris, pour laquelle on a dépensé, à la date du 30 avril dernier, la somme d'environ 2,600,000 en monnaie canadienne. Si l'on garde cette propriété, il faudra encore $400,000 à $700,000 pour l'aménagement en bureau, le montant dépendant des exigences des futurs locataires.

La preuve indique que l'administration est d'avis d'avoir les locaux convenables à Paris et qu'elle a agi légalement en acquérant cette propriété. D'après les témoignages entendus devant le comité, il appert que le prix payé ne dépasse pas la valeur de la propriété, la valeur locative dans ce secteur de Paris allant toujours en augmentant.

La preuve indique de plus que l'administration des chemins de fer nationaux n'avait pas d'abord l'intention de faire un fort placement sur un immeuble situé à Paris: c'est pourquoi, s'il est possible de le faire avantageusement, et si l'on peut se procurer des locaux convenables pour les bureaux des chemins de fer nationaux à Paris, votre comité est d'avis de vendre cette propriété, afin de réduire le placement au compte du capital.

Votre comité est d'opinion que l'acquisition ou la vente d'une propriété pour les chemins de fer, comportant le déplacement de fortes sommes d'argent, ne devrait se faire que sous l'autorité d'un arrêté en conseil obtenu au préalable.

Votre comité a passé en revue, en tant que le temps à sa disposition lui a permis de le faire, les relevés des opérations de la compagnie, et, d'après les témoignages rendus, il est d'opinion que l'entretien habituel et nécessaire de la voie, des structures et du matériel n'a pas été négligé, et qu'au contraire l'efficacité générale de la propriété de la compagnie a été augmentée.

Quant au transport des dépêches de Sa Majesté, la preuve établie indique qu'actuellement la distribution des services postaux de Sa Majesté ne se fait pas également entre les chemins de fer — ce qui, dans certains cas, a pour

résultat un service inférieur pour le public. Votre Comité est d'avis qu'un bon service postal est d'une importance vitale dans l'intérêt public et suggère au Gouvernement de prendre des mesures en vue de faire une étude de toute la question du transport des dépêches par tout le Canada afin que la distribution puisse être faite de manière à assurer un service maximum au public et aussi de rendre justice aux chemins de fer nationaux du Canada.

Le crédit No 137 du budget soumis à la Chambre met à la disposition de la compagnie un montant de $56,000,000 pour lui permettre de défrayer les dépenses de l'année prochaine, pour les comptes suivants: —

	1924-25	1923-24
(*a*) Intérêt sur les valeurs, billets et autres obligations; de même que les montants pour loyer des lignes de chemin de fer...	$ 18,745,639 58	$ 22,609,260 34
(*b*) Versements de capital pour matériel, fonds d'amortissement divers billets échéant ou échus et autres obligations garanties ou non garanties	5,867,633 33	8,507,699 33
(*c*) Déficit des recettes provenant de l'exploitation encouru ou déterminé............	1,467,138 48	10,400,000 00
(*d*) Construction et améliorations, y compris la coordination, l'acquisition de propriétés et l'achat de matériel..................	29,919,688 61	33,033,040 33
	$ 56,000,000 00	$ 74,550,000 00

Se basant sur les témoignages entendus, votre comité est d'avis que les sommes demandées sont nécessaires aux fins de la Compagnie au cours de la prochaine année et devraient être accordées.

Votre comité suggère qu'à propos de toutes les questions relatives à l'immigration et à la colonisation le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer nationaux du Canada soient priés de coopérer aussi étroitement que possible l'un avec l'autre de même qu'avec les ministères de l'Etat intéressés dans ces questions.

Votre comité désire attirer l'attention du Gouvernement sur l'apparente inutilité de la concurrence et de la duplication des services entre des centres importants par les chemins de fer nationaux et le chemin de fer Pacifique-Canadien et désire suggérer que ces chemins de fer soient priés d'étudier toute cette question en vue de faire disparaître, partout où la chose sera possible, cette duplication et cette concurrence inutiles, dans le but de conserver les recettes et les ressources des deux compagnies tout en donnant un bon service au public.

Votre comité est d'avis que le montant du capital qui sert de base aux calculs de charges d'intérêt dans la préparation des états des recettes annuelles des chemins de fer nationaux du Canada est excessif et désire suggérer que le Gouvernement prenne sous peu en considération la possibilité de réduire ce montant.

Votre comité désire attirer votre attention sur les remarques suivantes du président des chemins de fer nationaux du Canada en terminant sa déposition devant le comité: —

> " A mon avis il devrait y exister de toute nécessité un corps intermédiaire quelconque pour la discussion et les communications entre l'administration du réseau des chemins de fer et les représentants des actionnaires. Les actionnaires sont le peuple du Canada et les représentants,

naturellement, sont les membres du Parlement du Dominion. Maintenant, à mon point de vue toute cette discussion a été des plus instructives, a été d'une grande importance, et j'espère bien que l'on adoptera quelque méthode en vue de permettre à l'administration de discuter avec un groupe quelconque de la Chambre les diverses questions au sujet desquelles il peut y exister des malentendus. J'espère qu'il sera fait quelque chose en vue de trouver une méthode de ce genre. En ce qui concerne les membres de ce comité, bien qu'il soit à présumer que leurs devoirs et responsabilités finiront une fois, leur rapport rédigé et avec l'ajournement de la Chambre, néanmoins, je serais bien heureux de me trouver en position de pouvoir discuter, de temps à autre, non seulement cette année, mais les années suivantes, si je suis ici, les questions qui intéressent le peuple du Canada et leur système de chemins de fer et discuter ces matières avec les représentants autorisés du peuple qui nécessairement sont les membres du Parlement du Dominion."

Votre comité désire déposer sur le bureau de la Chambre une copie des dépositions et de certaines déclarations obtenues des fonctionnaires présents qui ont été imprimées avec le compte rendu. En agissant ainsi le comité désire exprimer sa gratitude pour l'aide et la coopération des représentants des chemins de fer nationaux et de la marine marchande du Canada qui sont venus devant lui.

Votre comité désire faire remarquer qu'il n'est entré en fonctions que le 17 juin et que nécessairement le temps à consacrer à l'étude des crédits et du compte rendu annuel a été limité.

Votre comité a l'honneur de recommander que le procès-verbal de ses séances ainsi que les dépositions entendues soient imprimés sous forme d'appendice aux Journaux de la Chambre et que le règlement 74 soit suspendu à cette fin.

Le tout respectueusement soumis.

W. D. EULER,
Président.

PROCÈS-VERBAUX

SALLE 424, CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, le 13 juin 1924.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi afin de procéder à l'organisation.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Stewart (Humboldt), Stork.—11.

Le greffier donne lecture des ordres de renvoi.

Sur proposition de M. Kyte, appuyé par M. Mackinnon, M. Euler est élu président.

Le président remercie le comité de l'honneur qui lui est conféré.

L'honorable M. Graham, ministre des Chemins de fer et Canaux, adresse la parole au comité et est suivi de sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux du Canada.

Suit une discussion générale, après laquelle il est décidé d'aborder la question de la marine marchande du gouvernement canadien à la prochaine séance.

Le comité ajourne à 11.50 de l'avant-midi jusqu'à mardi, le 17 juin, à 11a.m.

SALLE 268, CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, le 17 juin 1924.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), Stork.—12.

Sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux du Canada et de la marine marchande du gouvernement canadien, à responsabilité limitée, distribue des copies du cinquième rapport annuel de cette dernière compagnie et adresse la parole au comité sur ce sujet.

Au cours des remarques de sir Henry Thornton, l'honorable M. Graham suggère que le comité prenne un rapport sténographié des délibérations. Le greffier reçoit donc ordre de se procurer immédiatement les services d'un sténographe. A compter de ce moment, on prend un rapport sténographié des délibérations.

Sir Henry Thornton est questionné. On établit des comparaisons entre les services de vapeurs du Canada au Royaume-Uni et ceux de l'Amérique du Sud au Royaume-Uni relativement aux questions de réfrigération, de transport par chemin de fer, de taux et de distances des lignes de vapeurs, en vue surtout du développement de l'industrie des viandes frigorifiées au Canada.

Sir Henry Thornton parle des grandes possibilités qu'offre le service du Canada aux Indes occidentales.

Le comité ajourne à 12.55 p.m. jusqu'à demain à 10.30 de l'avant-midi.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, le 18 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Euler, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), Stork.—11.

Sur motion de M. Graham,—

Il est ordonné, de se procurer 25 copies clavigraphiées du rapport sténographié d'hier, et de préparer 25 copies clavigraphiées de tous les rapports sténographiés futurs pour l'usage du comité et pour distribution selon les désirs de ce dernier.

Sir Henry Thornton répond aux questions posées hier sur la marine marchande du Canada.

Sir Henry déclare que l'insuffisance du trafic à destination de l'ouest sur la route de vapeurs Canada-Royaume-Uni paralyse cette ligne. On fait remarquer que le service de la côte du Pacifique est une entreprise payante et qui mérite des développements; la route de Vancouver aux ports de l'est du Canada, par voie du canal de Panama, est l'objet de commentaires favorables. Sir Henry croit que l'on devrait cultiver le commerce avec les Indes occidentales et dit qu'il se peut que l'on ajoute quatre navires à ce service.

Avec la permission du comité, M. Logan fait quelques observations sur le service des Indes occidentales, au cours desquelles il dit que les agents de la marine marchande du Canada aux Indes occidentales sont actuellement des concurrents dans le commerce que recherche le Canada; que l'on utilise du mauvais charbon sur les navires; que, en ce qui concerne les passagers, le service radiotélégraphique ne donne pas les renseignements quotidiens sur ces navires. M. Logan suggère que l'on étudie les possibilités du commerce avec l'Argentine et le Brésil.

Le comité ajourne à 12.40 p.m. jusqu'à 10.30 demain avant-midi.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 19 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), Stork.—12.

Relativement à l'ordre que le comité a donné hier de préparer 25 copies clavigraphiées des procès-verbaux du comité, le président déclare que ces copies ne seront pas prêtes avant la fin de la semaine et que ce travail entraînerait des frais. Sir Henry Thornton offre de faire préparer 25 copies de tous les procès-verbaux, ce qui est accepté.

On pose des questions à sir Henry sur le service des Indes occidentales et sur les chances de succès, sur le transport du grain par la route des Grands lacs, sur le transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse par eau dans Ontario et sur le service de l'Orient.

Il s'en suit une discussion sur ce que l'on devrait inclure dans le rapport du comité à la Chambre; les sujets mentionnés étant:

(*a*) Le commerce des viandes frigorifiées avec le Royaume-Uni;
(*b*) l'expansion du service avec les Indes occidentales;
(*c*) l'expansion du service de la côte du Pacifique;
(*d*) le service du Pacifique à l'Atlantique par voie du canal de Panama.

Sir Henry Thornton suggère que le bureau de régie soumette ses recommandations au comité pour étude complète.

Sur motion de M. Mackinnon,—

Il est résolu,—Que l'item n° 138 des crédits pour l'exercice se terminant le 31 mars 1925, savoir: "Prêt à la marine marchande du gouvernement canadien, Limitée, $900,000,000" soit approuvé.

On prend en considération l'item n° 137 des crédits, savoir: "Prêt aux chemins de fer Nationaux du Canada, $56,000,000.00", sir Henry Thornton faisant une déclaration au sujet de l'achat de l'hôtel Scribe à Paris.

Sur motion de M. Stork,—

Il est résolu,—Que le major Bell, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, soit entendu relativement à l'achat de l'hôtel Scribe.

Le major Bell est appelé et entendu.

Après les remarques du major Bell, sir Henry Thornton est questionné de nouveau par sir Henry Drayton.

Le comité ajourne à 1.10 p.m. jusqu'à demain à 10.30 de l'avant-midi.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, le 20 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Gauvreau, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), Stork.—11.

Hôtel Scribe, Paris

Sir Henry Thornton est questionné de nouveau relativement à l'achat de cet édifice. Les principaux intéressés sont sir Henry Drayton, M. Harris, M. Kyte, et M. Stewart (Humboldt).

Le comité ajourne à 12.55 p.m. jusqu'à lundi prochain à 10.30 de l'avant-midi.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI, le 23 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Gauvreau, Graham, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), et Stork—10.

Hôtel Scribe, Paris

Le major Bell, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, est rappelé et examiné de nouveau.

Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada—Rapport annuel

On étudie ce rapport pour l'exercice terminé le 31 mars 1923 relativement aux item qui apparaissent à la page 5 du rapport, savoir: Dépenses imputables sur le revenu par mille de voie. Sir Henry Thornton est entendu. La diminution des recettes du service des malles est attribuée à la réduction des taux. Lors de l'étude de "L'entretien de la voie et des constructions", sir Henry Thornton explique brièvement les mesures prises en vue de la réduction du coût.

Le comité ajourne à 1 p.m. jusqu'à demain à 10.30 de l'avant-midi.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, le 24 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), Stork—12.

Hôtel Scribe, Paris

Le major Bell est appelé et questionné, puis il se retire.

M. Gerald Ruel, vice-président et avocat général des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé et entendu. Sir Henry Drayton lui pose d'abord des questions, puis M. Kyte et M. Mackinnon. Pendant que sir Henry Drayton questionne le témoin, on fait allusion aux affaires de la Home Bank, mais sur objection de M. Kyte, la question est déclarée hors d'ordre.

Lots à bâtir de Prince-Rupert, C.-B.

M. Kyte questionne M. Ruel relativement à la vente de lots à bâtir de Prince-Rupert et qui appartenaient aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Ruel se retire.

Caucus des conservateurs

A 12.12 p.m., sir Henry Drayton fait remarquer qu'un caucus des conservateurs devait se tenir à 11.30 a.m. aujourd'hui. En conséquence, le comité ajourne jusqu'à demain à 10.30 de l'avant-midi.

SALLE 429, CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, le 25 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Jones, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Robichaud, Stewart (Humbolt), Stork—14.

Frais d'exploitation des chemins de fer

Deux fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, M. R. A. C. Henry, directeur du bureau de régie, et M. C. B. Brown, ingénieur en chef de la division de l'exploitation, sont appelés et examinés.

Les témoins se retirent.

Hôtel Scribe, Paris

Sir Henry Thornton étant arrivé, M. Pratt, de Paris, France, est appelé et examiné sur motion de M. Kyte.

M. Pratt se retire.

Le sénateur Wilson est appelé et examiné sur motion de M. Mackinnon.

Le sénateur Wilson se retire.

Frais d'exploitation des chemins de fer

MM. Henry et Brown sont rappelés. On étudie davantage le rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1923, après quoi, le témoin se retire.

Rapport du comité

Une discussion s'engage sur les recommandations à inclure dans le rapport du comité à la Chambre. On suggère que les membres de l'exécutif des chemins de fer Nationaux du Canada soumettent d'abord au comité un exposé des recommandations, ce qui pourrait aider le comité à tirer ses conclusions.

Le comité ajourne à 1 p. m. jusqu'à demain à 10.30 de l'avant-midi.

SALLE 116, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 26 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: M. M. Euler, Gauvreau, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humbolt), Stork.—10.

Distribution des malles du Canada

Le président des chemins de fer Nationaux du Canada ayant déclaré à une séance antérieure du comité que la compagnie n'obtenait pas une part raisonnable du transport des malles, et sur motion de M. Graham, M. R. L. Fairbairn, directeur du service postal est appelé et examiné.

M. Fairbairn explique que les routes que desservent les chemins de fer Nationaux pourraient obtenir un meilleur service postal si les contrats actuels pour le transport des malles avec le Pacifique-Canadien pouvaient être transférés aux chemins de fer Nationaux. Au point de vue financier, on démontre aussi que les arrangements actuels sont injustes pour les chemins de fer Nationaux.

Le témoin soumet un état contenant des observations sur le service postal actuel et des recommandations qui amélioreraient la situation.

M. Fairbairn se retire.

Chemins de fer Nationaux du Canada—Rapport annuel

Le major Bell, et MM. Brown, Henry et Cooper présents répondent aux questions posées sur les recettes d'exploitation des chemins de fer, sur les frais d'exploitation, sur l'entretien de la voie et des constructions, sur les dépenses de trafic et de transport par voie ferrée, et sur des opérations diverses, comme on peut voir aux pages 18 à 22.

Motion à l'effet d'obtenir l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur motion de M. Stork,—

Il est résolu de demander l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le comité ajourne à 1 p.m. jusqu'à 10.30 demain avant-midi.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, le 27 juin 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Harris, Kyte, Jelliff, Jones, Mackinnon, Milne, Stewart (Humbolt)—10.

Outillage radiotélégraphique

M. W. D. Robb, vice-président, division de l'assurance, de la colonisation, etc., chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé, entendu et questionné relativement à l'outillage radiotélégraphique.

Immigration

On pose des questions à M. W. D. Robb sur ce qui se fait au point de vue de l'immigration.

M. C. Price-Green, commissaire de la colonisation, est appelé et questionné sur l'immigration.

On discute l'établissement des colons par groupe et aussi l'avantage financier qu'offre la coopération dans les efforts du gouvernement, des chemins de fer Nationaux, du Pacifique-Canadien, du gouvernement britannique et de l'Association des banquiers pour promouvoir l'immigration et venir en aide aux immigrants.

MM. Robb et Price-Green se retirent.

Le comité ajourne à 1 p.m. jusqu'à 3.30 cet après-midi.

Le comité se rassemble à 3.30 p.m.

Voies électriques

M. R. A. C. Henry est rappelé et indique les ramifications des voies électriques que possèdent les chemins de fer Nationaux du Canada et il est ensuite questionné.

Sir Henry Thornton fait quelques observations qui complètent les remarques de M. Henry.

Salaires des fonctionnaires

M. Stewart (Humboldt) demande à sir Henry Thornton d'expliquer les item n°s 451 et 452, savoir, salaires et dépenses des officiers généraux, des commis et des employés, les chiffres de ces item semblant indiquer que les augmentations de salaire accordées aux hauts fonctionnaires sont plus élevées, proportionnellement, que celles que l'on accorde aux grades inférieurs. On donne une explication satisfaisante.

On discute et explique les frais légaux (item n° 454), les pensions (item n° 457) et les assurances (item n° 455).

Le comité ajourne à 5.45 p.m. jusqu'à lundi prochain à 11 heures de l'avant-midi.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI, le 30 juin 1924.

Le comité se réunit à 11 a.m. sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drayton, Drummond, Euler, Graham, Jones, Kyte, Milne, Stewart (Humboldt), Storke.—9.

Chemins de fer Nationaux du Canada—Rapport annuel, publicité

Sir Henry Thornton passe sur les frais encourus et fait des commentaires.

Crédits

On fait l'étude des item suivants: 110—Embranchements, $97,125; 116—terminus de Fort-Nelson, Baie-d'Hudson, voté de nouveau, $10,000; 137—prêt à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, $56,000,000.

Sir Henry Thornton et MM. Brown et Henry répondent aux questions posées.

Sur motion de M. Kyte,—

Il est résolu,—Que l'Item n° 137 soit approuvé.

Impression des témoignages

On discute sur les parties des témoignages que l'on devrait faire imprimer.

M. Kyte propose que les témoignages relatifs à l'hôtel Scribe, Paris, soient imprimés.

M. Stork propose que les témoignages concernant le chemin de fer de la Baie-d'Hudson (item 116), pris aujourd'hui, soient imprimés.

Sir Henry Thornton propose un amendement à l'effet que tous les témoignages soient imprimés.

L'honorable M. Graham est d'avis que les décisions du comité pourraient être mal interprétées si on ne publie qu'une partie des témoignages.

M. Kyte retire sa motion.

M. Stork retire sa motion.

La motion de sir Henry Thornton est adoptée.

Rapport du comité

Sur motion de l'honorable M. Graham,—

Il est résolu,—Que le président nomme un sous-comité chargé de rencontrer les officiers des chemins de fer Nationaux du Canada dans le but de rédiger le rapport à soumettre à la Chambre; ledit sous-comité devra faire rapport au comité.

Sir Henry Thornton exprime son appréciation de l'aide que lui ont apporté les séances du comité. Le président répond, remerciant sir Henry et ses officiers de leur franchise.

Le comité ajourne à 1 p.m. pour se réunir de nouveau sur avis du président.

SALLE 429, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 3 juillet 1924.

Le comité se réunit à 10.30 sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drummond, Euler, Harris, Jelliff, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), Stork.—8.

ÉTUDE DU RAPPORT À PRÉSENTER À LA CHAMBRE

Marine marchande

Le président lit le rapport que le sous-comité soumet sur la marine marchande; on y apporte plusieurs changements minimes et le rapport est adopté.

Sur motion de M. Mackinnon,—

Il est résolu,—Que le rapport du sous-comité tel que modifié soit le rapport du comité sur la marine marchande.

Procès-verbaux dans les journaux de la Chambre

Sur motion de M. Stewart (Humboldt).—

Il est résolu,—Que le comité recommande que les procès-verbaux du comité et les témoignages entendues soient imprimés comme appendice aux journaux de la Chambre.

Le comité ajourne à 11 a.m. pour se réunir de nouveau à la demande du président.

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, le 8 juillet 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drummond, Euler, Harris, Jelliff, Jones, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt).—8.

ÉTUDE DE RAPPORT À PRÉSENTER À LA CHAMBRE

Chemins de fer Nationaux du Canada

Le président présente le rapport du sous-comité que l'on étudie; on y fait des ratures et des additions.

Le rapport, tel que modifié, sera étudié de nouveau.

Le comité ajourne à 12.40 jusqu'à demain à 10.30 de l'avant-midi.

SALLE 424, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 10 juillet 1924.

Le comité se réunit à 10.30 de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler.

Membres présents: MM. Drummond, Euler, Graham, Jelliff, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt), Stork. — 8.

ÉTUDE DU RAPPORT À PRÉSENTER À LA CHAMBRE

Chemins de fer Nationaux du Canada

Le rapport du sous-comité est étudié de nouveau, modifié et adopté, tel que modifié, comme le rapport du comité.

Le comité s'ajourne.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DE COMITÉ 268,

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, le 17 juin 1924.

Le comité spécial permanent choisi des Chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande se réunit à onze heures du matin, M. Euler, le président, au fauteuil.

On appelle et on interroge sir HENRY THORNTON.

(*L'interrogatoire commence à onze heures et demie du matin.*)

Le président:

Q. Sir Henry, à combien s'élève l'affrètement n° 157—R. C'est ce que l'on pourrait appeler les recettes réalisées par le louage des navires à d'autres personnes.

Sir Henry Drayton:

Q. Sur les Grands Lacs?—R. Oui, ou pour des voyages effectués de temps en temps, qui ne font pas partie d'une ligne régulière. Le service des Grands Lacs y serait compris.

Le président:

Q. Cela a-t-il été profitable? Est-ce que cela a été rémunérateur?—R. Ce nolisement faisait partie de l'entreprise plus considérable et il a été rémunérateur.

Sir Henry Drayton:

Q. A quels autres endroits ces navires nolisés se sont-ils rendus, sir Henry? —R. Par exemple, ils ont transporté la pâte de bois en provenance des ports du Saint-Laurent.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Pourriez-vous établir une distinction, sir Henry, dans vos chiffres relatifs aux profits et pertes, entre le commerce du grain sur les Grands Lacs et tous autres affrètements?—R. Je ne crois pas que nous puissions les séparer. Je n'ai pas ces chiffres en main, mais on pourrait peut-être les séparer.

M. Harris:

Q. C'est-à-dire, séparer ce qui concerne le bois de pulpe du commerce du grain, et la balance comprendrait les objets divers?—R. Je puis obtenir ce renseignement dans quelques instants, si vous laissez la question en suspens.

Sir Henry Drayton:

Q. Voulez-vous avoir la bonté de nous donner de nouveau les statistiques que vous venez de nous donner?—R. Oui, monsieur.

[Sir Henry Thornton.]

VOYAGES COMPLÉTÉS DURANT L'ANNÉE

Sur l'Atlantique

		Voyages.
Au Royaume-Uni et au continent......	514,000	65
Aux Antilles, fret....................	68,000	30
Aux Antilles, passagers..............	153,000	18
Terre-Neuve	40,000	18
Australie	91,600	14
		145
Pour les navires nolisés..............	128,000	157
Sur le Pacifique		
En Australie..........................	330,000	16
En Orient............................	173,000	14
Aux Indes............................	73,000	1
Sur les côtes.........................	54,600	51
		82

L'honorable M. Graham:

Q. Est-ce que ces nolisements comprennent des navires affrétés pour le transport des pommes de terre à l'île du Prince-Edouard et au Nouveau-Brunswich?—R. Non, il y a eu un voyage.

Q. Qu'en avez-vous obtenu?—R. Je ne puis vous le dire de mémoire.

M. Harris:

Q. Considérez le premier article un instant? Pouvez-vous établir une distinction entre le Royaume-Uni et le Continent d'un côté, et le service de l'Atlantique et celui du Pacifique, de l'autre?—R. Nous avons établi un service à partir de Vancouver par voie du canal de Panama, l'année dernière, surtout pour le transport du grain. C'est une route allant de Vancouver à Liverpool ou aux endroits situés dans le Royaume-Uni, mais aucun de ces voyages ne s'est terminé dans le cours de l'année. Bien qu'il soit fait mention de ces services, le résultat financier qui en dérive n'est pas compris dans le rapport de l'année dernière, mais il n'existe pas de motif qui s'oppose à ce que nous vous donnions un état relatif aux résultats de ces voyages, bien qu'il n'apparaisse pas dans le rapport de l'année dernière. D'une manière générale, ils ont été passablement satisfaisants. Je ne puis vous citer les chiffres exacts, mais ces services promettent beaucoup pour l'avenir.

Q. Alors les 65 voyages se sont effectués seulement sur l'Atlantique?—R. Oui.

Q. Combien de ces navires sont partis de Montréal, combien de Québec, et combien d'Halifax?—R. Il existe deux genres de services; dans le cas des services à destination du Royaume-Uni, les navires se sont rendus à Londres, Anvers, ainsi qu'à Cardiff, Swansea et Liverpool. C'étaient les trois services en question. Je ne puis vous dire de mémoire à quels ports s'arrêtaient les paquebots de chacun de ces services, mais si vous désirez les connaître, je vous obtiendrai ces renseignements.

Q. D'où partaient-ils? De Montréal?—R. Je suppose que la plupart d'entre eux sont partis de Montréal. Naturellement, ils partaient de Montréal, en été, bien qu'un certain nombre faisaient escale à Québec et quelques-uns à Saint-Jean et à Halifax. Je n'ai pas ces renseignements en main, mais je puis vous les obtenir.

Q. Ils partaient généralement de Montréal, lorsque s'ouvrait la saison de navigation?—R. Oui, exactement.

[Sir Henry Thornton.]

Q. On n'a pas réellement modifié la ligne de conduite de la marine marchande de l'Etat, dans le but de faire en sorte que ses paquebots essaient de prendre des cargaisons complètes à Québec?—R. Afin d'essayer d'embarquer des cargaisons complètes?

Q. Oui?—R. Nous essayons d'embarquer des cargaisons complètes à n'importe quel endroit. Partout où nous pouvons en obtenir une, la chose est profitable. Je ne crois pas qu'on se soit efforcé de choisir un port en particulier pour tenter d'embarquer des cargaisons complètes à tout prix. Nous avons embarqué des marchandises où nous avons pu les trouver, et si, naturellement, nous pouvions avoir une pleine cargaison dans n'importe quel port, c'est ce que nous essayions d'obtenir, parce que c'est évidemment la plus profitable.

Q. Alors les escales à Québec ne seraient pas très rémunératrices?—R. Non, cela fait perdre un certain temps, de sorte qu'elles ne seraient pas très profitables.

Q. Les navires qui ont fait presque tous ces voyages en été ont été forcés de se rendre à Montréal afin d'avoir une cargaison?—R. Oui, c'est le dernier port.

L'hon. M. Graham:

Q. Peut-être M. Harris et moi-même avons-nous la même pensée. Est-ce que l'on s'efforce, ou si l'on a essayé d'amener du bétail directement de l'Ouest jusqu'à Québec et de l'expédier à partir de cet endroit, au lieu de Montréal, et la chose a-t-elle réussi?—R. Bien entendu, cette affaire est très profitable, et nous permet d'augmenter le trafic du Transcontinental qui en a grandement besoin, et nous permet d'avoir une pleine cargaison à partir de Québec.

Le président:

Q. Est-ce que vous pourriez transporter du blé de la même manière en hiver? —R. Il y a eu quatre expéditions de bétail à partir de Québec.

Sir Henry Drayton:

Q. Je me demande si nous pourrions obtenir l'analyse de ces voyages?—R. Au point de vue financier?

Q. Oui?—R. Oui.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Vous parliez de cargaisons complètes?—R. On ne peut pas charger l'espace disponible entièrement de bétail, parce que les aménagements des paquebots ne le permettent pas, mais tout l'espace disponible sur ces paquebots a été rempli de bétail, et puis on a embarqué d'autres cargaisons sur les paquebots aux endroits où le bétail n'était pas disponible.

M. Harris:

Q. Dois-je comprendre que ces quatre navires ont embarqué toute leur cargaison à Québec, et ne se sont pas rendus à Montréal?—R. Ils se sont rendus à Montréal et y ont embarqué une cargaison générale, et puis du bétail à Québec.

Q. Ce commerce n'est pas très profitable?—R. On ne peut pas répondre à cette question en disant que la chose ne serait pas profitable. Je crois, en considérant la question dans son ensemble, et en considérant l'intérêt du chemin de fer et l'intérêt de la marine marchande, que ce serait une chose désirable.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Vous diriez, sir Henry, que ce serait plus profitable si l'on pouvait obtenir la cargaison de bétail à Québec?—R. Evidemment. Il ne faut pas que le paquebot parcoure une plus grande distance que nécessaire, et on veut obtenir la plus grande partie de la cargaison au même endroit, si la chose est possible. S'il est possible d'avoir une cargaison complète à un port, c'est ce qu'il faut faire.

[Sir Henry Thornton.]

M. Harris:

Q. Est-ce que vos archives indiqueraient combien de cargaisons de bétail ont été embarquées à Montréal?—R. Six.

M. Stork:

Q. Quand la dernière cargaison de bétail de Québec en Angleterre a-t-elle été transportée?—R. En octobre.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Quelles sont les cargaisons que les paquebots de la marine marchande de l'Etat peuvent transporter à part le bétail?—R. Le grain, le bois de charpente, les produits du grain, les automobiles et leurs accessoires, les produits laitiers, le foin, le fer et l'acier, le laitier, le sable—pratiquement n'importe quoi.

Le président:

Q. Est-ce que vous transportez du grain en provenance de Québec, transporté par le National à Québec?—R. Pour le Royaume-Uni?

Q. Oui.—R. Non, pas à partir de Québec. Le grain que nous transportons provient entièrement de Montréal.

Sir Henry Drayton:

Q. Cela éviterait des discussions je crois, si vous prépariez un état financier relatif à ces transports de bétail. . .?—R. Si vous voulez bien me permettre de faire une suggestion; ce que vous aimeriez probablement faire ce serait de choisir une traversée typique de bétail, ou relative au grain, ou autre denrée?

Q. Mais supposons que nous aurions ces quatre états à partir de Québec? —R. Si cela ne vous faisait rien de limiter vos demandes autant que possible, à celles ayant trait à des renseignements précis, dans des cas typiques, cela simplifierait la besogne grandement. Ce que vous désirez particulièrement savoir, ce sont les profits ou les pertes réalisés par le transport du bétail?

Q. Oui.—R. Nous pouvons considérer ces quatre traversées à partir de Québec et vous donner le contenu de chaque paquebot, le nombre des têtes de bétail ainsi que celui des autres denrées, le revenu brut pour chacune de ces denrées, les frais d'exploitation pour chacune de ces traversées, la détérioration, les frais imputés au capital, et autres renseignements de ce genre, de sorte que vous pourrez voir comment s'établissent les frais de transport du bétail. C'est une chose importante parce que l'on ne peut pas entièrement charger un paquebot de bétail; il faut y mettre d'autres denrées. Cela vous donnerait une assez bonne idée de la manière dont s'établissent les profits ou les pertes dans le cas du transport du bétail, bien que généralement, je puisse vous dire les frais du transport par tête de bétail par traversée.

Q. Quelle serait la moyenne?

M. Harris:

Q. Avant que vous n'en arriviez là, ce résumé contient un point important. Est-il possible de nous donner aussi l'endroit d'origine des différentes denrées? Par exemple, vous avez mentionné le foin?—R. Je crois que je le pourrais.

Q. Pas nécessairement l'endroit exact, mais approximativement, disons du Québec central?—R. Je crois que nous le pourrions dans le cas du grain et du bétail, mais il pourrait y avoir quelques petites consignations qu'il ne vaudrait pas la peine de retracer. Il pourrait y avoir un colis venant de Hamilton ou de Toronto, sans aucune importance.

M. Stewart:

Q. Vous pourriez choisir une traversée pour laquelle la cargaison consistait surtout en grain et en bétail, et vous pourriez nous citer quelques chiffres à ce sujet?—R. Je pense que ces traversées dont nous parlons feront notre affaire.

[Sir Henry Thornton.]

Q. S'il y en a une pour laquelle le reste de la cargaison, à part le bétail, est formée de grain, ce sera satisfaisant?—R. Autrement dit, vous aimeriez une traversée pour laquelle 75 p. 100 de la cargaison étaient formés de bétail et de grain?

Q. Où il y avait une cargaison complète de bétail?—R. Ces traversées ont toutes été faites avec une cargaison complète de bétail.

Q. Et la proportion du grain était la plus forte que vous ayez jamais transportée?—R. Il se peut qu'en faisant l'analyse de la cargaison durant ces traversées, nous trouvions ce que vous désirez; mais si un paquebot part sans une cargaison consistant en une grande quantité de grain plus le bétail, nous ne pouvons nous la procurer. Ce sont les seules traversées de ce genre qui aient été faites, et nous devrions pouvoir vous donner les renseignements que vous désirez.

Q. Vous voulez dire que seules les traversées à partir de Montréal se sont effectuées avec une cargaison complète de bétail?—R. Je crois qu'il y en a eu six.

Q. Je crois qu'il serait plus probable que le complément du grain serait ajouté à Montréal plutôt qu'à Québec?—R. Oui. Faisons des recherches sur ces quatre traversées à partir de Québec et sur les six à partir de Montréal. Vous obtiendrez certainement les renseignements que vous désirez, parce qu'il n'y en a pas eu d'autres.

M. Jelliff:

Q. Dans cet état vous indiquez les frais de l'aménagement du paquebot pour le transport du bétail, sir Henry?—R. Oui...

Q. Je crois que ces frais sont passablement élevés?—R. Cela va peut-être vous intéresser. Je crois que j'ai ces renseignements. Je puis vous dire ce qu'il en coûte en totalité pour transporter le bétail. Je pense que vous trouverez cela intéressant. L'état suivant indique les frais du transport du bétail. L'installation des aménagements, d'abord; il faut installer des aménagements spéciaux pour le transport du bétail. Il faut un bain turc, des nécessaires de pédicure et objets de ce genre, selon les diverses commissions d'agriculture. Il faut donc avoir des aménagements spéciaux. Cela se chiffre à $7,000 par paquebot.

M. Stewart:

Q. Est-ce que c'est un aménagement permanent?—R. Non, il est permanent tant qu'il dure, mais il ne fait pas partie intégrale du navire.

Q. Il sert probablement à plus d'une traversée?—R. Oui. Il coûte $7,000, et si vous capitalisez cette somme à un intérêt de 5½ p. 100, cela fait $385. Ce paquebot a fait six traversées, ce qui fait $64 par traversée, pour cet item-ci. Nous supposons que les aménagements vont durer dix ans à moins d'être enlevés ou détruits, et cela s'établit à $117 par traversée. Puis il y a certaines petites réparations qui doivent être effectuées de temps en temps aux aménagements, et cela fait à peu près $50. Une partie des aménagements pourrait être emportée dans une grosse mer, et il faut les renouveler. Puis, nous sommes obligés de fournir des bouviers, le ravitaillement et ainsi de suite; nous avons un vétérinaire, un contremaître et neuf hommes. Cela s'établit à $330 par voyage. Ensuite il y a certaines pertes à l'équipement, la vaisselle et le reste, dont les bouviers se servent. C'est une petite dépense, $25 par traversée. En moyenne il en coûte $325 pour le chargement du bétail par traversée.

L'hon. M. Graham:

Q. Est-ce que cela comprend le déchargement?—R. Non, tous ces frais sont entraînés rien que par le chargement. Il y a des frais supplémentaires encourus par le déchargement du bétail à Cardiff, c'est-à-dire, le pilotage, le quaiage, le remorquage, le transport, le nettoyage du paquebot et autres dépenses de ce genre, qui se chiffrent à $427.00 par traversée. Je vais vous en donner les détails...

[Sir Henry Thornton.]

M. Stewart:

Q. En ce qui a trait à ces frais de chargement; je crois qu'il s'opère un double chargement à Montréal. Il faut charger le bétail dans les wagons, décharger ceux-ci aux quais, et recharger le bétail dans les paquebots?—R. Cela comprend tout ce qui a trait au chargement. A Cardiff et aux ports du Royaume-Uni, il faut environ une journée afin de désinfecter et de nettoyer un paquebot après son arrivée, par conséquent, il faut donc attendre que la cargaison soit déchargée. C'est un autre $400. Puis, il faut que nous transportions du fourrage pour le bétail. Il s'élève à environ 10,000 pieds cubes. Cela signifie qu'il y a ce volume disponible pour la cargaison non inutilisée, et pour lequel il n'y a pas de frais. Si nous ne nous servions pas de cet espace à cette fin, nous pourrions l'utiliser pour une autre cargaison, de sorte que nous devons tenir compte de cette perte, ce qui fait $700 par traversée. C'est un point intéressant. Si nous ne transportions pas de bétail sur ces paquebots, nous pourrions employer cet espace pour un trafic plus rémunérateur, trafic qui nous paierait plus que le transport du bétail. Par conséquent, nous sommes justifiés d'imputer contre les frais du transport du bétail, la perte de revenus que nous aurions éprouvée si nous avions transporté des denrées plus profitables. Cela se chiffre à $1,485 de pertes nettes par cargaison.

M. Harris:

Q. Est-ce que le transport du bois de charpente est plus rémunérateur?—R. Le taux moyen que nous obtiendrions serait de $8.00 la tonne pour une cargaison générale, par comparaison avec les revenus tirés du bétail, qui sont considérablement moins élevés.

Le président:

Q. Vous n'avez pas de difficulté, n'est-ce pas à transporter des denrées plus profitables?—R. Non. J'étais moi-même sceptique à ce sujet. Lorsque j'ai examiné ce point, j'ai d'abord cru qu'il ne serait pas juste d'inclure cet item précisément comme il y apparaît, mais en approfondissant la question, j'ai constaté que sans aucun doute le même espace aurait été occupé par une cargaison qui nous aurait payés à raison de $8 par tonne, et aurait été plus profitable parce qu'elle aurait supprimé le fourrage, les bouviers et les soins, durant la traversée. Ce sont là des dépenses réellement considérables dans le transport du bétail. Quand un paquebot est chargé d'une cargaison générale, il n'y a pas à s'en occuper avant d'être arrivé à destination; mais quand on transporte du bétail, il faut s'en occuper continuellement durant toute la traversée. Il faut le nettoyer et le nourrir, et si quelques bestiaux sont malades il faut les soigner.

Sir Henry Drayton:

Q. Quels sont les frais généraux qu'entraîne le chargement et le déchargement d'une cargaison générale par comparaison avec une cargaison de bestiaux?—R. Ils sont quelque peu plus élevés, parce que le bétail se meut de lui-même.

Q. Est-ce que cet état accuse un crédit de ce chef?—R. Nous avons estimé cet avantage à $875.

Le président:

Q. Pourquoi ne transportez-vous pas la charge la plus rémunératrice?—R. Voici quelle est la réponse. Si vous vous occupez de transport, vous ne pouvez pas refuser de transporter certaines denrées. Autrement dit, une compagnie de transport, que ce soit une compagnie de navigation ou une compagnie de chemin de fer, ne peut pas entièrement choisir le trafic le plus rémunérateur. En accomplissant un service général de transport, et bien, que dans certaines limites, vous puissiez choisir ce qui vous semble le plus profitable, il faut que vous preniez plus ou moins ce qui se présente.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Il faut que vous assuriez le service à tout le monde?—R. Oui. C'est comme le directeur d'un magasin à rayons. Vous y entrez et espérez pouvoir y acheter des épingles et vous vous fâchez si vous ne pouvez les y trouver. Peut-être ce marchand ne fait-il pas un sou de profit sur la vente des épingles, mais il est obligé de les avoir en magasin pour l'avantage de sa clientèle, et ce qu'il perd sur les épingles il le rattrappe sur les soieries, les cravates et articles de ce genre. Alors on ne peut pas entièrement choisir le trafic le plus rémunérateur et rejeter l'autre, particulièrement dans notre cas quand nous transportons une denrée comme le bétail offrant une si grande importance, non-seulement pour les cultivateurs de l'Ouest, mais pour tout le Dominion. Nous ne pouvons refuser de transporter cette denrée de préférence à quelque autre plus rémunératrice.

Q. Vous acceptez tout ce qui se présente?—R. Oui, d'une manière générale. Bien entendu, d'un autre côté, il faut que vous considériez ceci. Nos paquebots ne sont pas particulièremnt bien aménagés pour le transport du bétail; ils n'ont pas été construits à cette fin. Je ne dis pas cela pour les critiquer, mais lors de leur construction, on n'avait pas prévu qu'ils serviraient à cet usage. Si nous devions construire de nouveaux paquebots qui serviraient exclusivement au transport du bétail, nous pourrions les mieux aménager, c'est-à-dire, que nous pourrions transporter plus de bétail à moins de frais, et le transporter mieux.

Sir Henry Drayton:

Q. Par exemple, l'Atlantic Transport fait plus d'argent avec le transport du bétail que nous?—R. Je le présume. Un exemple très frappant de l'emploi de types spéciaux de paquebots pour les cargaisons spéciales, nous est donné par le transport du charbon sur les Grands Lacs. Ils sont spécialement conçus à cette fin, et nulle part au monde il n'est transporté, chargé et déchargé un tonnage aussi considérable à si peu de frais que l'est le charbon sur les Grands Lacs. Ce que l'on peut accomplir est presque phénoménal.

M. Harris:

Q. N'est-ce pas un fait que le bétail peut être chargé plus facilement à Québec qu'à Montréal?—R. Il n'y a pratiquement pas de différence.

Q. Peut-être pouvez-vous vous étendre davantage sur ce sujet. Comme je comprends la question, il faut que le bétail soit chargé sur des wagons à Montréal et puis rechargé de nouveau—cela fait un double transport; tandis qu'à Québec, nous savons que les wagons sont placés à côté du quai d'embarquement?—R. C'est un détail et je ne prendrai pas sur moi d'y répondre. Peut-être M. Doherty peut-il répondre à cette question mieux que moi-même.

M. J. P. DOHERTY: En disant que Québec et Montréal sont pratiquement sur le même pied, je parle uniquement au point de vue du paquebot, où le bétail est délivré le long de celui-ci. Si l'on prend en considération le rechargement dans les cours aux bestiaux à la Pointe-St-Charles, ainsi que l'aiguillage et le second déchargement, les frais sont plus élevés.

M. STEWART: Je demandais si ce transbordement était compris dans ces $325?

M. DOHERTY: Je pense que sir Henry parlait au point de vue du paquebot seulement, et n'avait pas à l'esprit l'exploitation du chemin de fer afin d'amener ce bétail jusqu'aux docks à Montréal.

M. STEWART: Vous pensez que l'on devrait modifier sa réponse?

Le TÉMOIN: Cela dépend de ce que vous voulez dire par "chargement". Si vous entendez simplement l'opération de l'embarquement du bétail, du quai, c'est une chose, mais si vous voulez dire le transport du bétail des cours à bestiaux jusqu'au navire, c'est une autre affaire.

[Sir Henry Thornton.]

M. Forester:

Q. Les frais sont moindres à partir de la cour à bestiaux jusqu'au dock?—R. J'ai tracé une ligne de démarcation abrupte à partir du quai. Je n'ai pas voulu vous induire en erreur.

Sir HENRY DRAYTON: Vous parliez naturellement de paquebots?

M. Stewart:

Q. En ce qui concerne cette cargaison qui, d'après vous, pourrait être placée dans l'espace occupé par le bétail, voulez-vous dire que cela constitue une perte pour la marine marchande, ou si tout ce qui est offert est transporté par un autre paquebot?—R. Voici ce que je veux dire: si le bétail n'était pas transporté sur un paquebot en particulier, cet espace serait employé et pourrait être employé pour un trafic plus rémunérateur. Est-ce que j'ai bien éclairci ce point?

Q. Cela ne répond pas tout à fait à la question. Est-ce que vous sacrifiez cette cargaison ou si vous la transportez à bord d'un autre paquebot?—R. Je suis d'avis que vous me demandez de m'aventurer un peu loin. Nous pourrions perdre, parce que nous transporterions du bétail, disons, un certain nombre de tonnes d'un trafic plus profitable. Je ne peux pas dire si ces denrées seraient embarquées sur un autre paquebot, ou non.

Sir Henry Drayton:

Q. Tout dépendrait, si le propriétaire voulait les envoyer outre-mer ou non?—R. Je le suppose.

Q. S'il était assez altruiste et qu'il voulait tout conserver pour la marine marchande, il les retiendrait?—R. C'est probable.

M. Stewart:

Q. Le point est que si elles sont transportées par un autre paquebot, vous ne perdez pas le profit?—R. Ce que vous dites est vrai de l'ensemble, mais la seule manière dont je pourrais répondre à votre question, c'est de dire que nous perdons cette cargaison.

L'honorable M. Graham:

Q. Vous êtes obligés de considérer chaque navire séparément?—R. Oui, monsieur.

M. Stork:

Q. Quand la dernière cargaison de bétail est-elle partie de Québec?—R. En octobre dernier.

Q. Pourquoi les expéditions ont-elles cessé?—R. Elles ont été interrompues durant l'hiver, à cause de la fermeture de la navigation. Nous les avons reprises à l'heure actuelle. Il y a eu une expédition ce printemps.

Q. Les gens de Québec attendaient beaucoup de ce service. Il y a eu une grosse délégation parlementaire qui est allée assister il y a un an au chargement du premier paquebot. Ils y étaient intéressés, parce que cela signifiait du trafic pour nos propres navires et pour notre propre chemin de fer?—R. Au point de vue du chemin de fer c'est un trafic utile, parce qu'il fournit du fret à un endroit où nous en avons besoin, c'est-à-dire, sur le Transcontinental, de Winnipeg à Québec. Le fret est rare sur cette partie de la voie, et j'aimerais à l'y amener.

Q. Est-ce que la maladie du bétail qui a été épidémique en Angleterre, a été cause de l'interruption des expéditions de bestiaux du Canada en Grande-Bretagne?—R. Jusqu'à un certain point.

L'hon. M. GRAHAM: Quelques-uns des ports ont été fermés l'année dernière.

Le TÉMOIN: Je crois que tous les ports ont été fermés pendant quelque temps, sauf Dundee.

[Sir Henry Thornton.]

M. Harris:

Q. Une autre question à propos de ces aménagements. Vous avez dit que $7,000 étaient les capitaux requis pour subvenir aux frais de l'aménagement d'un paquebot?—R. Oui.

Q. Est-ce que ce montant comprend tous les frais entraînés par la modification en paquebots propres au transport du bétail?—R. Il comprend tout l'argent que nous avons été obligés de dépenser pour les paquebots, afin de les rendre propres au transport du bétail.

Le président:

Q. Vous voulez dire $7,000 capitalisés?—R. Non, les frais sont de $7,000 par paquebot. Nous avons imputé un item dans nos dépenses de 5½ p. 100 par année sur $7,000.

Q. Ce sont les capitaux?—R. Les capitaux sont de $7,000, mais il n'y a que 5½ p. 100 par année entrant dans l'item.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis que M. Harris était sous l'impression que les $7,000 constituaient l'intérêt.

M. HARRIS: Non, monsieur le président.

Sir HENRY DRAYTON: Non, c'est le montant du capital.

M. Stewart:

Q. Vous avez établi une dépréciation s'étendant sur dix ans?—R. Oui.

M. Milne:

Q. Le public croit généralement que le bétail transporté sur le pont supérieur prend de l'espace qui ne serait pas employé autrement. C'est faux, n'est-il pas vrai?—R. En préparant cet état nous avons seulement imputé contre le transport de ce bétail cette partie de l'espace qui serait disponible pour une autre cargaison. J'ignore combien de cet...

M. DOHERTY: Rien que l'entrepont.

M. Jelliff:

Q. Qu'est-ce que vous faites des aménagements dans le voyage de retour? Etes-vous forcés d'en démolir quelques-uns?—R. Non.

Q. Cela ne vous cause pas des dépenses supplémentaires?—R. Non. Au sujet des divers articles relatifs aux dépenses. Brièvement ils se résument à ceci. Ils établissent le coût du transport par tête à $17.48, et le revenu par tête au taux actuel est de $20, ce qui laisse à la compagnie un profit de $2.52 par tête.

Sir Henry Drayton:

Q. Est-ce que cela comprend tous les item que vous avez mentionnés?—R. Oui.

Q. Et est-ce que cela comprend une proportion équitable du combustible et des autres dépenses de la traversée?—R. Non, ce n'est que le coût du transport du bétail. Nous n'avons rien imputé pour l'exploitation des paquebots sur le transport de ces bestiaux. Peut-être le devrions-nous.

Q. La chose peut s'exprimer ainsi: la différence entre $17.48 et $20 s'appliquera aux frais généraux de l'exploitation du paquebot?—R. C'est cela.

Q. Et vous découvrirez plus tard si vous avez réalisé du profit ou non?—R. Il ne faut pas un grand effort d'imagination pour s'apercevoir de ce qui arrive, surtout si on a imputé l'intérêt sur le coût du paquebot. Bien que je ne désire pas que l'on interprète mal mes paroles, comme étant des efforts en vue de l'établissement d'une propagande, afin de faire augmenter les cargaisons de bestiaux, cependant, d'une manière générale, $20 par tête de bétail transporté dans le Royaume-Uni ne sont pas considérés comme étant un prix élevé dans le monde de la navigation.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Avez-vous une idée, sir Henry, de ce qui se produirait réellement si nous avions des paquebots du type de ceux de l'Atlantic Transport—des paquebots aménagés spécialement pour le transport du bétail?—R. Je ne puis vous le dire.

Q. C'est l'une des sources de revenus les plus profitables de l'International?—R. Je crois que le meilleur moyen d'obtenir ce que vous demandez serait de faire en sorte de nous procurer ses chiffres.

Q. Combien demande-t-elle pour transporter le bétail?—R. Son taux a été pratiquement le même que le nôtre au cours de l'année dernière. Il y a eu un ou deux exemples où des taux plus bas ont été accordés dans des temps difficiles, mais son taux a été ordinairement le même que le nôtre—$20.

M. Stewart:

Q. Quel est le tonnage des paquebots à bestiaux?—R. 8,400 tonnes, et ce sont les seuls qui conviendraient à ce genre de trafic.

M. Forrester:

Q. Combien de têtes de bétail transportez-vous par paquebot?—R. 233.

Sir Henry Drayton:

Q. Je suppose que ce type de paquebot donne les meilleurs résultats pour cet usage?—R. Je suis d'avis qu'il n'y a pas le moindre doute à ce sujet.

Q. Leur tonnage varie de 13,000 à 15,000?—R. Je ne crois pas qu'il dépasse ce dernier chiffre. Voyez-vous il n'existe pas une grande différence entre le transport par eau et le transport par voie ferrée. Le transport par chemin de fer est le plus économique lorsque les trains de fret sont chargés autant qu'ils peuvent porter. Le transport océanique est le plus économique lorsque les paquebots contiennent la plus forte cargaison par cheval-vapeur de force motrice. C'est simplement un problème de remplir votre voiture à son maximum. Le trafic-voyageurs est le plus économique lorsque le train est rempli.

Q. Avez-vous dit tout ce que vous aviez à dire sur le sujet du bétail?—R. Oui.

Q. Pendant que nous en parlons, je puis dire que M. Sales a soulevé en Chambre la question de la viande réfrigérée. Dans quelle situation la compagnie se trouve-t-elle pour le transport de la viande réfrigérée?

M. DOHERTY: Nous avons actuellement, dans le service du Royaume-Uni, quatre paquebots munis de glacières capables de transporter à peu près 10,500 pieds cubes de cargaison, et nous serions en mesure de transporter la viande réfrigérée, précisément comme nous sommes en mesure de transporter la viande gelée ou les viandes refroidies, si l'on nous offrait de transporter le bœuf réfrigéré.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle serait la fréquence de ce service?

M. DOHERTY: Nous avons deux paquebots dans le service de Londres, ce qui ferait un départ par mois à l'heure actuelle.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce que cela signifierait réellement si l'on vous demandait d'établir un service hebdomadaire pour le transport de la viande réfrigérée? Quels sont les aménagements supplémentaires que vous seriez obligés de vous procurer?

M. DOHERTY: Cela signifierait la mise en service de deux paquebots supplémentaires à compartiments frigorifiques pour Londres, et leur retrait d'autres services, auxquels on les a répartis.

Le TÉMOIN: Quels sont ces deux paquebots?

M. DOHERTY: Il y en a deux dans le service Cardiff-Swansea, et deux dans le commerce australasien.

Sir Henry Drayton:

Q. Sont-ils profitables maintenant?—R. Quelquefois, les cargaisons sont assez considérables et parfois elles ne le sont pas.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Quel est le taux?—R. Le taux serait coté en cents par quintal, $1.50 ou 1½ c. la livre.

Q. $1.50?—R. Par quintal.

Q. Comment cela s'établirait-il par comparaison avec le taux sur l'animal vivant? Comment ce taux se compare-t-il? Combien un bœuf habillé pèse-t-il en moyenne?—R. Je crains de ne pas être assez expérimenté.

Q. Dans le cas de celui qui pèserait environ 700 livres, c'est environ le poids moyen. Combien avez-vous dit que le taux était?—R. $1.50 par quintal.

Q. Cela ferait un taux de $10.50?—R. Oui.

Q. De sorte que vous obtiendriez presque deux carcasses pour le coût d'un bouvillon?—R. C'est exact.

Q. D'un autre côté, il est aussi prouvé que votre taux de $1.50 vous serait bien plus profitable que votre taux actuel sur le bétail sur pied?—R. Je ne crois pas qu'il y a le moindre doute que le bœuf réfrigéré serait un trafic plus rémunérateur que le bétail sur pied, parce que celui-ci fait perdre beaucoup d'espace.

Q. Je vais m'exprimer autrement. Ce taux de $1.50 par 100 livres est presque le taux maximum—ces $10.50 pour une carcasse de 700 livres?—R. Qu'entendez-vous par le taux maximum sir Henry?

Q. Ce serait un trafic très rémunérateur?—R. Il serait très profitable.

Q. Très profitable?—R. Non, je ne vous laisserais pas sous cette impression, parce que nous obtenons à l'heure actuelle pour de la viande gelée en boîtes, qui prennent un tiers plus de place, $1.15 par 100 livres.

Q. Contre $1.50?—R. C'est vrai. Mais nous pouvons transporter environ 50 tonnes de boîtes de viande gelée de plus que de carcasses réfrigérées dans le même espace.

Q. Un tonnage plus considérable?—R. Disons 100 tonnes de viande réfrigérée contre 150 tonnes de viande gelée.

Q. Vous auriez une capacité de chargement 50 p. 100 plus considérable?—R. Il s'ensuit que le taux pour une denrée ou l'autre est pratiquement le même.

Q. Pouvez-vous comparer ce taux avec celui pour le bois de charpente?—R. On ne peut établir aucune comparaison avec le bois.

Q. La viande est plus profitable?—R. Sans doute.

Q. De sorte que ce trafic de viande réfrigérée au taux actuel—si vous pouviez vous en procurer assez, serait un fret très rémunérateur?—R. Sans doute, si nous le transportions en cargaisons considérables.

Q. Alors vous pourriez diminuer le taux?—R. Non, je pense plutôt que nous augmenterions la capacité réfrigérante. Alors surgit une question de méthode et d'économie. Je n'ai jamais découvert de règle non plus que de formule, pour déterminer les taux du fret, si ce n'est de se baser sur le volume du trafic.

Q. Non, ce n'est pas tout à fait cela.—R. Eh bien, c'est à peu près cela. Les taux sont généralement déterminés par ce que l'on peut obtenir.

Q. Ce que vous pouvez faire payer à un autre, et puis ce n'est pas ce que vous lui faites payer, mais ce que la *North Atlantic Conference* lui fait payer.—R. Non. Pour déterminer ce que vous allez faire payer au consignateur il faut tenir compte de son état financier. Ce serait folie que de demander un taux qui serait grandement préjudiciable au développement de son commerce. Quelquefois l'on demande un taux presque non rémunérateur pour ce que l'on appelle les "industries dans leur enfance".

Q. Estimez-vous que cette industrie de la viande réfrigérée est une "industrie dans son enfance."

M. Stewart:

Q. Avez-vous quelques chiffres relatifs à ce que vous avez réellement transporté en fait de viandes réfrigérées l'année dernière?

M. DOHERTY: Non.

[Sir Henry Thornton.]

Sir HENRY DRAYTON: Aucun?

M. DOHERTY: Aucun.

Sir HENRY DRAYTON: Est-ce que les Etats-Unis ont le monopole de ce commerce?

M. DOHERTY: A ma connaissance, on n'exporte qu'une très petite quantité de cette viande du continent américain. Je pense qu'on exporte plutôt des carcasses gelées.

M. STEWART: Est-ce que l'espace pour lequel vous nous avez donné un taux est assez grand pour tout transporter sans encombrement? J'ai compris que c'était une condition importante—que la viande ne doit pas être serrée ou pressée?

M. DOHERTY: Elle est suspendue.

Le TÉMOIN: Voici une déclaration qui vous intéressera peut-être. Sauf 568 quartiers en provenance du Canada, tout le bœuf réfrigéré pour la consommation de la Grande-Bretagne a été importé de l'Argentine, du Brésil et de l'Uruguay. La valeur des exportations destinées à la Grande-Bretagne a atteint £30,000,000 et représente au delà de 40 p. 100 de la totalité des importations pour l'année. Le Canada a fourni une très faible partie, presque négligeable des exportations de viande réfrigérée à destination du Royaume-Uni.

Sir Henry Drayton:

Q. Nos principaux concurrents sont l'Argentine et le Brésil? Quelle est la distance en milles de l'Argentine à Londres?—R. Je dirais qu'elle est approximativement de 6,000 milles.

M. DOHERTY: Les paquebots rapides font la traversée dans environ 30 ou 35 jours.

Sir Henry Drayton:

Q. La distance de l'Argentine ou du Brésil?—R. Il s'agit de Buenos-Aires.

Q. C'est un voyage de trente-cinq jours contre un de huit?

M. DOHERTY: Oui, approximativement.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez l'avantage d'un trajet de huit jours contre un de trente-cinq.

M. DOHERTY: Oui.

M. FORRESTER: Est-ce 35 jours pour le voyage d'aller et de retour?

M. DOHERTY: Non, pour un seul trajet.

Sir Henry Drayton:

Q. De sorte que nous avons l'avantage de notre situation géographique relativement à un important commerce que nous savons être conduit avec profit par les cultivateurs de ce pays? Nous avons l'avantage de 8 à 32, en diminuant quelque peu ce dernier nombre. Cela signifie que nous devrions occuper une situation très avantageuse en tant qu'il s'agit du transport—R. Oui.

M. KYTE: Quel est le parcours relatif par voie ferrée?

Sir HENRY DRAYTON: Une chose à la fois.

M. STEWART: Où prenez-vous ce huit?

Sir HENRY DRAYTON: Je parle de paquebots équipés convenablement.

Le TÉMOIN: Sir Henry parle d'un service imaginaire.

Sir HENRY DRAYTON: Je fais ma comparaison en considérant les mêmes paquebots que dans le service du Brésil. On ne peut pas exercer un commerce sans être muni des outils convenables.

Le TÉMOIN: On ne peut pas *putter* avec un *"brassie"*.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai connu des gens qui l'ont essayé.

[Sir Henry Thornton.]

Sir HENRY DRAYTON: Quel serait le taux à partir de Buenos-Aires?

M. DOHERTY: Je l'ignore.

Sir HENRY DRAYTON: Pourriez-vous le trouver?

M. DOHERTY: J'ignore si nous pourrions le trouver.

Le TÉMOIN: Je pense que je pourrais le trouver.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pourriez aussi découvrir tout ce qui se rapporte à la catégorie des paquebots.

M. Milne:

Q. Je pense qu'on a dit qu'on ne pourrait pas expédier du bœuf réfrigéré de l'Argentine, que ce que l'on appelle ainsi est réellement gelé?—R. Il est réfrigéré. Je dirais qu'il est possible d'expédier du bœuf réfrigéré n'importe où, tant qu'il reste dans cet état; il ne se détériore pas.

Sir HENRY DRAYTON: Je m'imagine qu'une certaine partie était gelée...

M. STEWART: Nos renseignements sont à l'effet que ce que l'on appelle réfrigéré est réellement gelé.

Le TÉMOIN: L'état dans lequel il est transporté, qu'il soit réfrigéré ou gelé dépendrait de la nature du paquebot...

M. STEWART: S'il est gelé, il prend beaucoup moins de place que s'il est réfrigéré. Il faut que la viande réfrigérée occupe un grand espace afin de ne pas être pressée.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle est la différence?

Le TÉMOIN: Ceci (l'indiquant) semblerait jeter un peu de lumière sur ce sujet:

> "Les importations dans la Grande-Bretagne pour 1923 comprenaient 4,600,000 quartiers de bœuf réfrigéré et 2,637,000 quartiers de bœuf gelé, et sauf 568 quartiers en provenance du Canada, tout le bœuf réfrigéré a été importé de l'Argentine, du Brésil et de l'Uruguay."

Cela indiquerait que le bœuf réfrigéré a été expédié de l'Amérique du Sud au Royaume-Uni.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que l'on a fait des efforts sérieux au Canada afin de se livrer au commerce de l'exportation du bœuf réfrigéré?

Sir HENRY DRAYTON: Oui; l'un des saleurs de Toronto a tenté l'expérience. Elle lui a fait perdre de l'argent parce qu'il n'a pas persévéré assez longtemps; il n'a pas trouvé de débouché. Il a été obligé de vendre cette viande aux prix de la viande gelée, et comme c'est plus dispendieux de faire le commerce de la viande réfrigérée que celui de la viande gelée, il lui a été impossible de continuer à exercer son commerce de cette manière. Il n'a pas pu persuader les bouchers de la Grande-Bretagne à s'approvisionner de cette viande. La seule manière de réussir c'est de conserver un débouché, et de faire des consignations très régulières.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que la Nouvelle-Zélande possède ses propres distributeurs dans la Grande-Bretagne — ses propres magasins.

Sir HENRY DRAYTON: La Nouvelle-Zélande et l'Australie.

L'hon. M. GRAHAM: On me dit que non seulement elles ont exporté leur propre viande, mais qu'elles ont envoyé leurs propres nationaux afin de la vendre.

Sir HENRY DRAYTON: Elles ont ouvert deux magasins de détail afin d'habituer les Anglais à savoir ce qu'elles avaient, et à leur faire savoir qu'ils pourraient l'avoir régulièrement.

Le TÉMOIN: Ce qu'elles ont essayé de faire — et j'ai passé quelque temps en Angleterre à cette époque, de sorte que j'en connais quelque chose — ça

[Sir Henry Thornton.]

été d'essayer à persuader les Anglais de manger du bœuf réfrigéré ou gelé sur le même pied que le bœuf domestique; et la chose n'a guère été couronnée de succès. Je pense que la guerre leur a appris bien des choses. Je vais vous dire ce que j'ai découvert en achetant des viandes pour nos hôtels sur le Great Eastern Railway. Nous achetions de la viande d'Armour réfrigérée et gelée à des prix bien moindres que la viande domestique; tellement, qu'en manière d'économie, j'ai abandonné la consommation de la viande domestique et j'ai acheté la viande réfrigérée. Il y avait quelques particuliers — entre autre l'ancien président du chemin de fer qui se vantaient de pouvoir dire la différence entre le bœuf domestique et le bœuf réfrigéré, mais je ne crois pas qu'ils le pouvaient. Je doute que personne puisse dire cette différence, mais la population du Royaume-Uni a fait preuve d'une grande répugnance à consommer la viande réfrigérée et gelée sur le même pied que la viande domestique.

M. Harris:

Q. Il y a une différence marquée entre le bœuf réfrigéré et le bœuf gelé?—R. Je parle du goût. Je ne puis pas en dire la différence. Je comprends qu'en établissant des facilités convenables, et en nous efforçant de transporter dans les conditions voulues, la viande entregelée ou gelée du Canada au Royaume-Uni, nous pourrions développer une industrie profitable aux Canadiens.

L'hon. M. GRAHAM: Et aussi pour la marine marchande?

Le TÉMOIN: C'est la même chose. Cela intéresse les Canadiens d'une manière ou de l'autre. Ils peuvent subvenir aux déficits sous forme d'impôts, ou nous accorder un taux rémunérateur. Je pense que le bon sens veut que dans le cas de tout trafic, on accorde à la compagnie de transport un profit raisonnable, de manière à ce qu'elle puisse se suffire.

M. Stewart:

Q. D'un autre côté, vous ne voulez pas prendre dans le Trésor canadien une somme afin d'aider à diminuer le déficit?—R. Lorsque l'on étudie cette question, le point de vue n'est pas plus important, parce que la chose peut se faire de deux manières. On peut augmenter l'assiette des impôts afin de faire face aux déficits, ou bien permettre à la marine marchande ou aux chemins de fer de faire un profit raisonnable. Il devrait être possible d'éviter ces deux difficultés, si cette proposition de développer la compagnie de transport, afin qu'elle se suffise à elle-même, et de permettre en même temps à l'éleveur et aux saleurs de bœuf réfrigéré de faire aussi un profit raisonnable, a du bon. C'est le but vers lequel nous tendons. Nous ne voulons faire de tort à personne.

Sir Henry Drayton:

Q. Nous voulons que ce commerce s'accroisse. Nous ne voulons nuire à personne. Je suis certain que nous pourrions demander un taux bien plus bas si nous avions un volume d'affaires suffisant.—R. Ce que les compagnies de transport pourraient faire à mesure que le volume des affaires augmenterait, ou que les profits monteraient. . .

Q. La première chose serait un tarif de classe?

L'hon. M. Graham:

Q. Ces deux buts seraient atteints en commençant au bas de l'échelle.—R. Il faut subvenir à certains frais d'établissement afin de mettre une entreprise en marche.

Sir HENRY DRAYTON: M. Kyte désirait obtenir quelques renseignements. . .

M. Kyte:

Q. Sur laquelle distance cette viande réfrigérée doit-elle être transportée jusqu'aux ports d'expédition—sur quel parcours plus considérable qu'au Canada?

[Sir Henry Thornton.]

—R. Je n'ai pas étudié ce point dernièrement, mais j'ai une vague idée, ayant déjà fait des recherches à ce sujet, que le transport par voie ferrée du bœuf habillé dans l'Argentine, le transport des matières brutes, ou les frais de transport ferroviaire qui y entrent, soit directement ou indirectement, seraient moins considérable dans l'Argentine qu'au Canada.

M. Milne:

Q. Vivant ou mort?—R. Il faut étudier la chose de deux manières, parce qu'il faut qu'il soit transporté vivant, avant qu'il puisse être transporté mort.

Sir HENRY DRAYTON: Je me souviens qu'en regard du transport moyen en ce pays, de 2,400 milles, le transport dans l'Amérique du Sud ne dépasse guère 800 milles.

Le TÉMOIN: Je pense que c'est à peu près exact.

Sir HENRY DRAYTON: C'est un souvenir embrouillé. D'un autre côté, le taux de transport par mille sur les chemins de fer est bien moins élevé ici qu'il ne l'est là-bas.

Le TÉMOIN: C'est vrai, et la preuve c'est que les chemins de fer de l'Argentine ont réalisé de beaux profits.

Sir Henry Drayton:

Q. Le cultivateur canadien pourrait exporter sur une plus grande distance au même taux?—R. Le même taux au Canada lui permettrait d'expédier ses denrées de bien plus loin dans l'intérieur.

M. Harris:

Q. Est-il possible pour ces cargos de 8,400 tonnes de se rendre jusqu'aux Grands Lacs?—R. Non, ils ne peuvent pas passer par les écluses.

M. Stewart:

Q. Comme à mon sens le transit est un facteur important dans ce commerce de la viande réfrigérée, il semblerait que notre marine marchande ne possède réellement pas le nombre de paquebots avec lesquels nous pourrions réellement exercer une concurrence?—R. Je dirais d'une manière générale, que nos paquebots ne sont pas équipés comme il le faudrait pour le transport d'un trafic de ce genre. Nous en avons un certain nombre mais ils ne sont pas comparables à ceux de l'Atlantic Transport Company.

Q. En tenant compte des 35 jours de trajet entre Buenos-Ayres et Londres, combien faudrait-il de temps à nos paquebots équipés pour ce service pour effectuer le trajet d'ici en Angleterre?

M. DOHERTY: De 12 à 14 jours.

Sir HENRY DRAYTON: De sorte que même dans le cas de paquebots lents nous avons encore un avantage considérable.

Le TÉMOIN: Sauf ceci, il n'y a qu'un pourcentage de nos paquebots qui sont équipés pour ce service, tandis que les paquebots qui font régulièrement ce service ont tous les compartiments frigorifiques nécessaires. Je doute que la question de la vitesse fasse une bien grande différence.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que oui. Elle constitue un facteur important dans le transport de la viande réfrigérée; pas dans le cas de la viande gelée, mais dans celui de celle qui est réfrigérée. Ce qu'il faut faire dans ce dernier cas, sir Henry, c'est d'essayer que le boucher anglais ait votre produit dans le même état autant que possible que ses propres viandes. Vous savez qu'en Angleterre le bœuf est suspendu passablement longtemps. Les bouchers agissent ainsi parce que leurs clients aiment la viande tendre. La température n'accuse pas de grands écarts, et cela veut dire que la viande ne peut pas être trop froide. . .

[Sir Henry Thornton.]

Le TÉMOIN: Je suppose qu'il en est ainsi.

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose, Monsieur le président que si nous pouvions accroître le commerce de la viande réfrigérée, nous ferions plus pour assurer la prospérité des cultivateurs dans ce pays que quoi que ce soit. L'addition d'un ou deux navires ou de trois ou quatre, de même que des efforts sérieux afin de voir à ce que ce service de viande réfrigérée soit continuellement disponible à partir de l'endroit expéditeur le plus rapproché des cultivateurs. . .

Le TÉMOIN: Vous allez être obligés d'y adjoindre les saleurs. Les cultivateurs produisent les matières brutes, et les saleurs sont réellement les fabricants.

Sir HENRY DRAYTON: Ils en seraient charmés.

Le TÉMOIN: La chose ne se résume-t-elle pas à ceci? Ce projet de transport de viande réfrigérée et gelée a un aspect économique pour les cultivateurs de l'Ouest. Cela implique le transport par voie ferrée ainsi qu'océanique, la vente en Angleterre et une foule de choses. Est-ce que cela vaudrait la peine afin d'aider à résumer toutes les conclusions que ce comité put exprimer, si nous entreprenions immédiatement l'étude économique de la chose, non-seulement au point de vue du paquebot, mais aussi au point de vue de l'étude de la concurrence, des débouchés, etc., parce qu'il est tout à fait possible que ce comité puisse désirer faire quelques recommandations très précises en ce qui concerne la ligne de conduite à suivre. Je ne vois pas comment la chose peut se faire, à moins que tout le problème ne soit étudié au point de vue économique, en particulier les divers points que nous avons effleurés ici.

L'hon. M. GRAHAM: Le transport constitue naturellement un facteur considérable en tant qu'il s'agit d'une enquête sur le commerce. Ne pensez-vous pas que le comité d'Agriculture et le ministère du Commerce devraient s'en occuper?

Sir HENRY DRAYTON: J'aimerais que quelque chose se fît. Je crois que dans une question de ce genre il faut avoir tous les renseignements disponibles. Je suis d'avis que n'importe qui s'occupant de trafic devrait connaître tout ce qui concerne chaque commerce en ce pays. A mon sens la chose peut se faire.

Le TÉMOIN: Je ne veux pas commettre l'imprudence de faire connaître à ce comité ce qu'il devrait ou ne devrait pas faire. C'était simplement une suggestion qui puisse vous aider à en arriver à quelque conclusion.

Sir HENRY DRAYTON: D'après moi, vous pouvez le faire très facilement.

Le président:

Q. Sir Henry, est-ce que cela impliquerait que si vous trouviez expédient de venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest dans le commerce de la viande réfrigérée, que vous seriez obligé de construire de nouveaux paquebots à cette fin?—R. Je crois...

Sir HENRY DRAYTON: Je ne suis pas du tout de cet avis, parce que la traversée s'effectue en 14 jours au lieu de 35.

Le TÉMOIN: Je ne fais qu'exprimer un soupçon.

Sir HENRY DRAYTON: Vous obtenez certainement un taux rémunérateur, sauf quelques petites exceptions.

Le TÉMOIN: Il est inutile de discuter la question relative au transport s'il doit y avoir des influences extérieures pour la combattre.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons le contrôle par l'Etat, et ce devrait être facile d'établir un système qui nous permettrait de nous adonner à ce trafic.

Le TÉMOIN: Il faudrait le considérer à deux points de vue; ce que nous pourrions faire avec ce que nous avons, et ce que nous pourrions faire de plus avec quelque chose de supplémentaire.

[Sir Henry Thornton.]

L'hon. M. GRAHAM: Et combien en coûterait-il afin de convertir les paquebots actuels afin de les rendre propices au trafic de la viande?

Le TÉMOIN: Je crois que les Antilles constituent notre meilleur débouché.

Le président:

Q. Je remarque que la plupart de vos voyages de long cours occasionnent des pertes?—R. Cela s'explique généralement par suite du fait que dans le cas des longs voyages, nous n'obtenons pas de cargaisons complètes aller et retour; nous les avons en partant ou en revenant, mais pas dans les deux cas.

Q. Pourquoi y a-t-il neuf navires océaniques inutilisés à Halifax et six à Montréal?—R. Ce sont les petits navires pour lesquels nous n'avons pas de trafic. Nous avons envoyé quelques-uns de ceux-ci sur les Grands Lacs.

L'hon. M. GRAHAM: Le comité désirerait connaître quelque moyen de servir le public en utilisant ces petits navires. Même si nous ne réalisions pas de profit, si nos recettes étaient égales à nos dépenses, nous donnerions un service au public, et nous accomplirions une fonction que nous n'accomplissons pas à l'heure actuelle.

Le TÉMOIN: Nous avons fait ce que nous avons pu dans le cas de ces petits navires, mais ils ne sont pas des navires essentiellement profitables.

Le président:

Q. Est-ce qu'ils entraînent de grosses pertes lorsqu'ils ne sont pas utilisés? —R. Non; il faut seulement les entretenir.

Sir Henry Drayton:

Q. Combien d'hommes d'équipage êtes-vous obligé d'y laisser?—R. Rien qu'un gardien.

L'hon. M. GRAHAM: J'allais suggérer que nous arrivons au temps où nous nous efforçons de conduire nos délibérations avec toute la célérité possible. La discussion aujourd'hui a été très franche et très instructive. J'ai appris bien des choses aujourd'hui comme la plupart d'entre nous d'ailleurs. Si vous n'y avez pas d'objection, je suggérerais que nous nous réunissions aussi tôt que possible. Nous ne voulons pas retenir sir Henry ici, alors que son temps est si précieux, et il devrait être à remplir ses fonctions.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DE COMITÉ 231,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, le 18 juin 1924.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer Nationaux et de la Marine Marchande se réunit à dix heures et demie du matin, M. Euler, le président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Nous avons un quorum, messieurs. Je suppose que nous allons continuer l'interrogatoire de sir Henry Thornton, qui a été commencé hier.

On rappelle sir HENRY THORNTON:

Le président:

Q. Je suppose que lorsque vous référez des questions à M. Doherty, ses réponses ont autant de poids que si elles venaient de vous?—R. Oui, c'est exact.

[Sir Henry Thornton.]

M. Doherty appartient au ministère de la Marine et il en sait probablement plus que moi à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'il n'est que juste de dire que le gérant, M. Teakle, est en Europe, car autrement, il se serait présenté.

Le TÉMOIN: Nous avons dû l'envoyer en Europe afin de s'occuper de questions très importantes intéressant la navigation. C'est le motif pour lequel il n'est pas ici.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire, je crois, que je réponde d'abord aux demandes de renseignements particuliers sur certains sujets. Le comité se rappelle qu'hier on a demandé un état indiquant le résultat des voyages accomplis par les navires qui ont transporté du bétail de Montréal et de Québec, au cours de la saison 1923; on veut connaître le total des recettes et des dépenses, les recettes provenant du transport du bétail et des autres produits séparément, et les recettes pour une cargaison entière de bétail et de grain. En deuxième lieu, on désire un état indiquant les détails des recettes et des dépenses réelles imputables au transport d'une cargaison complète de bétail, soit 233 têtes; en troisième lieu, un aperçu des opérations des navires transportant le grain sur les grands lacs et le bois à pâte des ports du golfe; et quatrièmement, les taux océaniques sur la viande frigorifiée transportée de l'Argentine au Royaume-Uni en 1923, y compris le genre de navire faisant ce commerce, la vitesse, la longueur moyenne du transport ferroviaire au port d'exportation, les taux de chemin de fer, et des données comparatives pour le Canada. Nous ne possédons pas tous ces renseignements; cinquièmement, le nombre du personnel de la marine marchande, et, en dernier lieu, une description du commerce avec les Antilles.

M. Harris:

Q. Avez-vous des copies de cet état?—R. Non, mais nous en fournirons avec plaisir.

L'hon. M. GRAHAM: Le comité serait heureux d'en avoir une copie complète.

Le TÉMOIN: Je vous ferai remarquer que nous avons eu très peu de temps pour le préparer; il nous a fallu téléphoner à Montréal et faire un nombre considérable de ratures.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce qu'on ne trouvera pas cet état aux procès-verbaux?

Le TÉMOIN: Je vais remettre cette copie au sténographe, qui en préparera un double, et ainsi vous aurez ce que vous désirez.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que nous devrions faire cela. Nous devrions avoir des copies de ce document.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons ici ce matin que trois copies des procès-verbaux d'hier, Je vais demander au sténographe de nous en obtenir d'autres, une pour chaque membre du comité...

L'hon. M. GRAHAM: Je recommanderais que nous en fassions préparer quelques copies supplémentaires lorsque nous en demanderons d'autres, afin d'en fournir au premier ministre, à M. Meighen et à M. Forke.

Le TÉMOIN: Je désirerais en avoir une copie moi-même, afin de pouvoir contrôler ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Le comité se compose de 15 membres; 20 copies suffiront-elles — ou 25?

Le PRÉSIDENT (au sténographe): Préparez 25 copies des procès-verbaux.

Le TÉMOIN: Je vais remettre une copie de tout ceci au sténographe afin que ce soit inséré avec exactitude au procès-verbal.

[Sir Henry Thornton.]

Il s'agit d'abord du voyage nº 14, départ le 27 juillet à destination de Cardiff; la cargaison se compose de 216 bestiaux, de 167 tonnes de fromage, de 285,788 boisseaux de grain, de 215 tonnes de produits alimentaires, et de 104 tonnes de céréales. Les recettes brutes du voyage à destination de l'est se chiffrent à $30,-554.37, dont $4,320 pour le transport du bétail. Le solde provenait des autres marchandises. Voici les détails financiers concernant ce voyage — laissez-moi retourner un peu en arrière; la somme de $30,555.37 mentionnée, représente les recettes pour le voyage d'aller. Maintenant le retour a rapporté la somme de $3,314.94. C'est-à-dire que le voyage à destination de l'ouest a rapporté $\frac{1}{10}$ de ce qu'a rapporté le voyage d'aller, ce qui fait un total de $33,869.31 pour le voyage aller et retour, car nous établissons nos calculs pour un voyage complet aller et retour. Les dépenses du voyage aller et retour s'élèvent à la somme de $38,450.63, ce qui laisse un déficit de $4,581.32 pour le voyage.

Le président:

Q. Est-ce que cela comprend tout?—R. Non; cela ne comprend que les frais d'exploitation, il n'y a rien pour la dépréciation et les intérêts. L'assurance est comprise. Cela comprend ce que l'on peut appeler les dépenses immédiates. Ces chiffres représentent une cargaison mixte de bétail et d'autres produits généraux — une cargaison assez typique.

Voyage n° 15: Navire *Commander,* départ le 24 septembre à destination de Cardiff. Ce navire transporte 150 têtes de bétail, ce qui rapporte $2,700. Le total des recettes pour le voyage d'aller est de $20,336.98; au retour la cargaison ne rapporte que $266.59; soit des recettes totales de $20,603.57 pour le voyage aller et retour. Les dépenses atteignent le chiffre de $33,175.91, ce qui laisse un déficit de $12,572.34. Il n'est que juste de faire remarquer à ce sujet que la cargaison n'était pas complète pour le voyage d'aller, et qu'elle était pratiquement nulle pour revenir.

M. Stewart:

Q. A-t-on transporté ce bétail à un taux inférieur au taux régulier?—R. On en a transporté à 10 p. 100 au-dessous des taux courants.

M. Doherty: Le bétail gras pesant plus de 1,000 livres était transporté à $20 par tête, et ceux qui pesaient moins de 1,000 livres, désignés sous le nom de "bétail d'engrais" l'étaient avec une réduction de 10 p. 100, soit à $18.

Le témoin: Par "bétail d'engrais" on entend du bétail qui sera engraissé de l'autre côté.

M. Doherty: Nous pouvons mettre cinq "mi-gras" dans l'espace requis pour quatre bestiaux ordinaires.

Le témoin: Vous ne pouvez pas tirer une conclusion impartiale d'après ce voyage, parce que la cargaison du voyage d'aller n'était pas complète, et elle était pratiquement nulle au retour.

Voyage n° 16, vapeur *Commander,* départ le 17 novembre à destination de Dundee. Le navire transporte 272 têtes de bétail, ce qui rapporte $6,800, et, comme aux autres voyages il transporte également du grain, du bois de service, des produits alimentaires, et une certaine quantité d'oxyde de nickel. Les recettes brutes pour le voyage d'aller se chiffrent à $38,132.74, et à $1,061.38 pour le retour, soit un total de $39,194.12. Les dépenses atteignent la somme de $37,-841.97, ce qui laisse un surplus de $1,352.15 pour ce voyage.

M. MacKinnon:

Q. Ce voyage se fit en Ecosse?—R. A Dundee. Je suppose que nous avons fait de l'argent parce que nous sommes allés en Ecosse.

[Sir Henry Thornton.]

M. Stork:

Q. Est-ce le seul voyage en 1923 qui accuse un surplus?—R. Non, nous en avons fait un meilleur que cela.

M. Stewart:

Q. Est-ce que la cargaison au retour était plus considérable?—R. Non. Les recettes du voyage d'aller s'élèvent à $38,132.74, et à $1,061.38 au retour. Vous constaterez que tous ces voyages se font remarquer par leur petite cargaison au retour.

M. MacKinnon:

Q. En quoi consiste la cargaison de retour?—R. Règle générale, de fer-blanc à provenance des ports de la Manche.

M. Harris:

Q. Aviez-vous autant de bestiaux que vous pouviez en transporter?—R. Certainement. Autant que nous avons pu en embarquer—272. Nous comptons ordinairement sur 235.

M. DOHERTY: C'est-à-dire pour du bétail gras; nous pouvons loger de 270 à 275 bestiaux d'engrais.

Le TÉMOIN: Cela représente une cargaison complète.

Voyage n° 13; vapeur *Mariner,* départ le 13 juillet à destination de Cardiff, avec une cargaison de 216 têtes de bétail qui rapporta la somme de $4,320; les recettes brutes du voyage aller et retour se chiffrent à $37,222.81, et les dépenses à $39,516.63, ce qui laisse un déficit de $2,293.52.

Voici le meilleur voyage que nous avons fait: le *Mariner* part le 9 novembre et se dirige de nouveau vers Dundee. Il transporte 271 têtes de bétail, ce qui rapporte la somme de $6,775; les recettes totales du voyage aller et retour se chiffrent à $41,512.98, et les dépenses à $38,796.27, ce qui laisse un surplus de $2,716.71. Nous considérons que ce fut un excellent voyage.

M. DOHERTY: C'était un assez bon voyage, monsieur.

M. STEWART: Le taux a dû dépasser les $20?

M. DOHERTY: $25; un taux spécial pour le transport du bétail à Dundee.

M. STEWART: A quels ports s'applique le taux de $20?

M. DOHERTY: Aux ports de la côte ouest, Liverpool, Glasgow et Exmouth.

Le TÉMOIN: Dundee se trouve dans la mer du Nord, et ainsi il faut traverser la Manche et faire un voyage plus long.

Ce sont là les détails des quatre voyages dont il a été question hier, avec départ de Montréal.

M. MacKinnon:

Q. On a posé une question au sujet du bœuf frigorifié?—R. J'ai en main certains détails concernant des voyages faits de Québec. Je crois qu'on en a fait quatre de Québec.

Le vapeur *Leader,* voyage n° 8, transporte 210 têtes de bétail. Les recettes de ce chef s'élèvent à $4,200. Le vapeur se dirige vers Cardiff. Les recettes brutes du voyage aller et retour atteignent le chiffre de $35,780.03, et les dépenses, $40,260.27; ce qui laisse un déficit de $4,480.24.

M. Harris:

Q. C'est-à-dire au taux de $20?—R. Oui, environ cela.

[Sir Henry Thornton.]

M. Stewart:

Q. Y avait-il du grain dans cette cargaison?—R. Oui, 220,294 boisseaux de grain, 86 tonnes de bois de service, 132 tonnes d'oxyde de nickel, 161 tonnes de produits alimentaires et 46 tonnes de phosphore.

Sir Henry Drayton:

Q. Quelle proportion d'une cargaison complète transportiez-vous?—R. Il nous manquait environ 10 p. 100 d'une cargaison complète.

M. DOHERTY: D'une cargaison absolument complète.

Sir HENRY DRAYTON: C'est un mauvais résultat pour une cargaison complète.

Le TÉMOIN: Il y a deux choses à considérer à ce sujet. Il est assez difficile de tirer des conclusions d'après ces voyages à moins que vous ne soyez au courant de tous les détails. Nous avons mis 55 jours à faire ce voyage, tandis que la moyenne est d'environ 41 jours. (A M. Doherty) Pourquoi a-t-on pris tant de temps?

M. DOHERTY: A cause de la grève à Cardiff.

Sir Henry Drayton:

Q. Il vous a fallu comprendre les dépenses de la grève dans vos calculs?—R. Oui, et les dépenses de l'équipage, les retards, etc.

L'hon. M. Graham:

Q. Voici ce que je ne comprends pas, sir Henry: est-ce que la cargaison transportée à Cardiff ne consiste pas en bestiaux d'engrais?

M. HARRS: Non, pas dans le cas de 210 têtes de bétail.

M. DOHERTY: Pas toujours; quelquefois oui; quelquefois non; quelquefois c'est une combinaison des deux catégories.

L'hon. M. Graham:

Q. Pouvez-vous nous donner des détails sur ce voyage en particulier?—R. Oui. Je vous disais que le retard à Cardiff avait augmenté nos dépenses, et ensuite nous avons été loin d'avoir une cargaison complète pour le retour. Les recettes pour le retour ne se se chiffrent qu'à $8,825.62, tandis qu'elles se chiffrent à $26,953.41 pour le voyage d'aller. Les dépenses comprennent un retard d'environ 15 jours à Cardiff par suite de la grève.

M. Harris:

Q. Et le taux à cet endroit, me dit-on, est le même que pour le transport à partir de Montréal?—R. Oui.

Q. Il n'y a pas de différence entre les deux avec départ de Québec ou de Montréal?—R. Les taux sont les mêmes.

M. Stewart:

Q. Vous n'avez pas de chiffres qui pourraient établir la différence que cela ferait, si on prenait toute la cargaison à Québec? Je suppose que toute la cargaison a été prise à Montréal, sauf le bétail?—R. Ces navires partent de Montréal et arrêtent à Québec pour embarquer le bétail. Il serait assez difficile d'établir cette différence.

M. HARRIS: Il y a pratiquement une différence d'une journée, n'est-ce pas?

M. DOHERTY: Nous ne pouvons pas prendre une cargaison générale à Québec. Les expéditeurs ne sont pas prêts à payer la différence. Notre grain est à Montréal, règle générale, et il en est de même pour la cargaison générale. Les expéditions se font *via* Montréal; les taux de chemins de fer sont moins élevés à ce

[Sir Henry Thornton.]

dernier endroit qu'à Québec, et les navires doivent se rendre à Montréal pour charger le grain et la cargaison en général.

M. Stewart:

Q. Quel inconvénient les navires trouvent-ils à faire escale à Québec pour embarquer le bétail? Du point de vue du navire, quelle serait l'économie réalisée si on embarquait le bétail à Montréal?

M. DOHERTY: On gagnerait de six à huit heures. C'est le temps que l'on met à Québec pour amarrer le navire, le gréer, embarquer le bétail, le dégréer et le sortir du port.

M. STEWART: Pouvez-vous faire cela dans ce temps-là?

M. DOHERTY: Oui. Nous l'avons fait en quatre heures.

Le TÉMOIN (à M. Doherty): Pouvez-vous nous donner, en chiffres ronds, les dépenses occasionnées de ce chef?

M. DOHERTY: Environ $500.

Le TÉMOIN: Je crois, Monsieur Stewart, que c'est là ce que vous vouliez savoir.

M. STEWART: Oui, c'est bien cela.

Le TÉMOIN: Voyage n° 9, le Vapeur *Leader* part le 16 août à destination de Cardiff. Il transporte 229 têtes de bétail, ce qui représente une recette brute de $4,580. Le total des recettes brutes pour ce voyage, aller et retour, se chiffrent à $38,213.29, et les dépenses à $33,814.90, ce qui laisse un surplus de $4,398.39. Le navire fit le voyage complet en 41 jours comparativement à 55.

Sir Henry Drayton:

Q. A combien évaluez-vous les dépenses occasionnées par ce retard?—R. A environ $500, mais c'est une chose assez difficile à calculer.

M. Mackinnon:

Q. Quel était le port de destination?—R. Cardiff.

L'hon. M. Graham:

Q. Je crois qu'il est important que nous sachions dans chaque cas de quel port le navire est parti au Canada?—R. Ces voyages ont tous été faits de Québec. L'autre série avant celle-ci partait de Montréal.

M. Mackinnon:

Q. Comment se fait-il que le bétail ne soit pas expédié de Montréal au lieu de Québec?—R. Bien, règle générale, je crois que les expéditeurs de bétail préfèrent les taux de chemin de fer à Québec.

M. Stewart:

Q. Les expéditeurs de l'Ouest?—R. Oui. Je comprends qu'ils préfèrent expédier leurs bestiaux à Québec. Cet arrangement leur va mieux. Le bétail est transporté directement sur le Transcontinental, et cela est préférable pour plusieurs raisons, car, comme je vous le faisais remarquer hier, cela amène du trafic à cette partie du chemin de fer qui en a grandement besoin.

M. STEWART: Je voulais savoir si la dépense additionnelle occasionnée au navire était contrebalancée par l'accroissement de revenu apporté au chemin de fer. . .

Le TÉMOIN: Le chemin de fer ne retire pas grand chose de ce trafic.

[Sir Henry Thornton.]

M. Milne:

Q. Les expéditeurs ont déclaré l'an dernier qu'ils perdaient 18 heures en passant par Québec plutôt que par Montréal. Un expéditeur a prétendu qu'il évitait une perte de poids de 20 p. 100 en expédiant de Québec.—R. Perte sur le bétail?

Q. Oui, qu'il gagnait 20 p. 100 de ce chef en expédiant de Québec plutôt que de Montréal.—R. Cette proportion me semble trop élevée.

M. HARRIS: 20 p. 100 de perte dans le poids.

Le TÉMOIN: Oh oui, cela se peut. Je crois que c'est probablement vrai.

M. Stewart:

Q. Ils devraient perdre considérablement pendant ce trajet supplémentaire de 20 heures en chemin de fer?—R. Ils perdent moins en transportant leur bétail à Québec. Est-ce cela?

Q. Oui. M. Graham a soulevé la question du désaccord entre les inspecteurs en Grande-Bretagne sur la définition des "bestiaux d'engrais" ou "des bestiaux gras." Acceptez-vous leurs recommandations.

M. DOHERTY: La déclaration des expéditeurs du pays.

M. STEWART: En prenant vos chiffres, ils n'ont aucune garantie que la classification faite au pays sera acceptée en Grande-Bretagne.

M. DOHERTY: Non, je ne peux pas affirmer cela.

Le TÉMOIN: Oh, j'imagine qu'il leur faudrait s'entendre alors.

M. MILNE: Ne juge-t-on pas d'après la grosseur de l'animal, qu'il soit gras ou maigre?

M. DOHERTY: Absolument, je ne sais pas si nous employons les termes propres dans notre commerce, mais nous désignons un bouvillon qui pèse plus de 1,000 livres comme un animal gras, et ceux de moins de 1,000 livres comme bestiaux d'engrais, et il est non moins vrai que nous logeons cinq bestiaux d'engrais dans quatre stalles ordinaires.

Le TÉMOIN: (A M. Doherty): Croyez-vous qu'il y a beaucoup de différence entre la classification des inspecteur en Grande-Bretagne et celle des expéditeurs ici.

M. DOHERTY: Il y a eu beaucoup de discussion à ce sujet, mais je ne suis pas assez au courant des résultats pour répondre à cette question, sir Henry. Je sais qu'il y a eu beaucoup de mécontentement.

M. STEWART: Permettez-moi de poser cette question à M. Graham. N'est-il pas vrai que l'an dernier on a divisé une expédition de bestiaux en deux à Montréal,—de bestiaux de la même qualité qui ont été expédiés à deux ports différents pour tenter une expérience à ce sujet. Les inspecteurs d'un port désignèrent l'un de ces groupes comme animaux gras et exigèrent leur abatage sur les lieux, tandis que ceux de l'autre port désignèrent le second groupe comme bestiaux d'engrais et autorisèrent leur débarquement?

L'hon. M. GRAHAM: On envoya le même nombre de bestiaux de la même qualité à deux ports; à l'un on les trouva trop gras, et à l'autre on les classa comme bestiaux d'engrais. J'ai des photographies du bétail qui fut rejeté parce qu'il était trop maigre.

Le TÉMOIN: Je crois que c'est tout pour le voyage n° 9. Passons maintenant au voyage n° 12; le vapeur *Victor* part le 5 juillet à destination de Cardiff et transporte 229 têtes de bétail, recettes de $4,580. Les recettes brutes du voyage complet atteignent le chiffre de $33,873.73, et les dépenses, $37,917.52; ce qui laisse un déficit de $4,043.79. Ce voyage fut également très long. Il dura 49 jours, c'était à l'époque de la grève, et les mêmes raisons s'appliquent à ce cas.

[Sir Henry Thornton.]

Ce navire a probablement été retardé de neuf à dix jours à cause de la grève des débardeurs.

Voyage n° 10, le vapeur *Leader* part le 5 octobre, ayant à son bord 242 têtes de bétail; recettes $4,760. Total des recettes brutes, $40,920.23; dépenses, $38,281.66; surplus, $2,638.57. Ce voyage se fit à destination de Glasgow.

Vous avez là les renseignements concernant les divers voyages fait de Montréal et de Québec dont il a été question hier.

M. Stewart:

Q. Est-ce que tous les vaisseaux partis de Québec avaient une cargaison de grain?—R. Je le crois. Ils portaient tous de 200,000 boisseaux à 220,000 ou 225,000 boisseaux de grain.

Q. Voici où je veux en venir. Pouvez-vous nous dire d'après les chiffres que vous avez en main, si une cargaison de bétail et de grain est plus profitable, ou paie mieux les dépenses qu'une cargaison de bétail et d'autres produits?—R. Laissez-moi vous dire ceci. Prenons les recettes brutes d'un vapeur de 8,400 tonnes, transportant une cargaison entière de grain et 233 têtes de bétail, ou pratiquement une cargaison complète de bétail. Voici quelles seraient les recettes brutes: grain, $20,925; bétail, 233 têtes à $20 la tête, soit $4,600; total des recettes brutes, $25,585. Les dépenses se chiffreraient à environ $35,000.

M. DOHERTY: Les résultats ne seraient pas plus satisfaisants que cela.

Le TÉMOIN: Le déficit serait d'environ $10,000 sur une telle cargaison.

M. DOHERTY: Absolument, à moins que nous trouvions une grosse cargaison pour le voyage du retour, ce qui est fort douteux.

Le TÉMOIN: Tout dépend de la possibilité de trouver une cargaison pour le retour. Il est évident qu'avec des cargaisons complètes pour le voyage à destination de l'est, et des cargaisons de 20 ou 25 p. 100 ou peut-être de pas plus de 10 p. 100 au retour, vous ne pouvez arriver autrement qu'avec un déficit. Les profits dépendent en grande partie du volume de la cargaison au retour, et ce principe s'applique non seulement à la navigation mais à toutes les formes de transport. Il suit de là que le Gouvernement, aussi bien que le chemin de fer et la compagnie de navigation, devrait nous aider par tous les moyens possibles à trouver une cargaison pour le voyage de retour. C'est là ce qui fait défaut, et ces chiffres démontrent qu'il nous faudrait transporter de plus fortes cargaisons au retour pour faire disparaître les déficits.

Sir Henry Drayton:

Q. Transportez-vous du charbon en revenant?—R. Je ne le crois pas. Il s'en transporte très peu. Nous l'avons fait une ou deux fois, mais cela ne nous a pas rapporté grand'chose. Les taux sur le charbon sont très peu élevés, et je doute fort que le charbon gallois puisse faire concurrence au charbon ordinaire ici.

Le PRÉSIDENT: Je sais qu'on en transportera une bonne quantité ici cette année.

Sir Henry Drayton:

Q. Quelles sont vos chances d'obtenir de grosses cargaisons?—R. A destination de l'ouest?

Q. Oui?—R. Je suppose qu'il faudrait que ce soit des produits manufacturés.

M. DOHERTY: Les chances d'améliorations prochaines en ce sens ne sont pas trop brillantes.

Sir HENRY DRAYTON: Il faut quantité d'articles manufacturés pour remplir un navire.

[Sir Henry Thornton.]

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. Graham:

Q. N'est-il pas vrai qu'actuellement le commerce maritime n'est pas florissant par tout le monde?—R. Il est si difficile de se prononcer sur ce commerce. Vous ne trouverez pas d'affréteurs qui avoueront qu'ils font de l'argent. Je me rappelle une conversation avec M. Franklin, le président de la ligne White Star, il y a environ trois mois. Je le connais très intimement, et il m'a certainement dit ce qu'il pensait. Il m'a dit qu'à sa connaissance le commerce maritime n'avait jamais été aussi mauvais qu'au cours des deux derniers mois; que personne ne faisait d'argent et que la situation était tout à fait décourageante. Il attribuait cet état de choses à une trop grande construction, à la surabondance du tonnage, à la dislocation du trafic international, et aussi à la dépression commerciale qui se faisait sentir partout. Je crois que la plupart des gens sont d'avis que le commerce maritime, règle générale, a été plus mauvais au cours des deux derniers mois qu'il ne l'a été depuis un grand nombre d'années.

Le président:

Q. Y a-t-il espoir que la situation devienne meilleure?—R. Il semble qu'il y aura amélioration si nous pouvons ramener le commerce international à son état normal. La Russie est pratiquement hors du commerce à tous les points de vue. Elle commence à produire un peu de blé pour l'exportation, mais très peu; on peut dire qu'elle ne compte plus comme facteur dans le commerce international. L'Allemagne exporte quelque peu maintenant, profitant de la dépréciation de son numéraire et des salaires bas, et ainsi de suite, mais elle est encore loin de tenir la place qu'elle occupait dans le commerce international avant la guerre. La situation commerciale est mauvaise en Angleterre; le coût de la production a augmenté par suite de la hausse des salaires, et allez où vous voudrez vous trouverez partout que le commerce est disloqué soit directement ou indirectement à cause de la guerre.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous nous avez donné des exemples typiques de voyages.—R. Non, ce sont des voyages réels.

Q. Ou le chargement s'est fait très rapidement. Pouvez-vous nous donner des exemples de voyages à cargaison mixte?—R. Ces cargaisons étaient toutes mixtes.

Q. Y en a-t-il qui ne comprenaient pas de bétail, par exemple?—R. Non, parce que le Comité m'avait demandé des voyages de ce genre, si je me rappelle bien la chose. Je peux vous citer de ces cas cependant.

Q. Ces recettes ne sont pas très encourageantes. Vous devez être en mesure de compenser ces pertes d'autre façon.—R. Non pas avec nos voyages au Royaume-Uni parce que, si j'ai bonne mémoire, les chiffres accusent un déficit d'environ un demi-million.

Q. Je crois que vous nous avez mentionné un surplus dans un cas?—R. Oui, c'est vrai.

M. McKINNON: Le Gouvernement maintient-il un commissaire du commerce à Dundee?

Le PRÉSIDENT: Je n'en sais rien.

M. McKINNON: Ou à Cardiff?

Le PRÉSIDENT: Je ne saurais dire.

Le TÉMOIN: Notre commerce avec le Royaume-Uni ne rapporte pas de bénéfices, et nous pouvons attribuer cela aux conditions déplorables du commerce à destination de l'ouest.

[Sir Henry Thornton.]

Le président:

Q. Ces voyages accusent des pertes assez considérables?—R. Oui.

Q. Au point de vue affaires simplement, croyez-vous qu'il soit à propos de maintenir un commerce qui ne paye pas, et dans l'affirmative, pour quelle raison?—R. Il est assez difficile de répondre à cette question. D'abord nous possédons les navires, et nous y avons engagés des sommes assez considérables. Si nous voulions en disposer, il est fort douteux que nous puissions réaliser dans les circonstances plus qu'un pourcentage—et un pourcentage relativement faible—de leur coût. Et en second lieu, ces navires ont une certaine valeur—il serait assez difficile de dire de prime abord quelle est cette valeur—mais ils ont certainement une valeur comme complément maritime du réseau ferroviaire. La plupart des chemins de fer, et particulièrement le chemin de fer Pacifique-Canadien, ont trouvé profitable de développer un service très efficace de grands vapeurs qu'ils exploitent de concert avec le chemin de fer, et ils en retirent de jolis profits. Ils ont établi leur commerce; ils se sont créé des relations étrangères et ils ont posté des représentants à l'étranger, mais il est fort probable qu'au début ils ont eu des difficultés à surmonter et des dépenses à faire pour établir ces services. Toutefois ils ont réussi à rendre ce service payant après un certain nombre d'années, et cela démontre qu'il leur est utile.

Q. Voulez-vous nous laisser entendre que notre flotte actuelle, de 60 navires, pourrait en arriver à ce point un jour. Vous avez parlé du Pacifique-Canadien?—leurs vaisseaux sont d'un genre différent?—R. Oui.

Q. A votre avis, est-il possible de faire un succès des navires dont nous disposons actuellement, ou accumuleront-ils des déficits d'année en année?—R. Je n'aimerais pas à me déclarer catégoriquement à ce sujet, mais je hasarderai cette déclaration; c'est que considérant l'ensemble de notre marine marchande, il nous faut aller de l'avant ou reculer. Si nous croyons que cette marine peut être d'une certaine valeur dans les activités industrielles du peuple canadien, et pour le chemin de fer lui-même, je répondrai affirmativement à la question. Il nous faudra alors mettre ces navires en état de produire leur maximum de rendement. Par exemple, nous avons déjà vu en ce qui concerne le commerce des fruits et de certains autres produits que nous ne sommes pas aussi bien outillés au point de vue de la réfrigération que nous le devrions, et il est fort probable que si nous possédions des navires semblables à ceux de la *United Fruit Company*...

L'hon. M. Graham:

Q. Pour le commerce des Antilles?—R. Pour le commerce des Antilles, et même sur l'océan Pacifique, nous en ferions un succès. En plus, je sais que l'Argentine expédie des quantités considérables de viande en Angleterre. Pourquoi ne ferions-nous pas la même chose au Canada. Pourquoi ne le faisons-nous pas. Je ne vois pas pourquoi, du moins, je ne le vois pas à première vue.

Le président:

Q. Vous croyez qu'on pourrait faire un succès de ces 60 navires de cette manière?—R. Je crois que nous pourrons faire mieux à l'avenir que dans le passé, mais nous n'obtiendrons jamais le rendement maximum de nos navires, et nous ne servirons pas efficacement les industries du Canada, tant que nous ne nous mettrons pas sur le même pied que les autres compagnies de navigation.

Q. Voici où je veux en venir: je comprends votre point de vue et je suis tout à fait de votre avis, mais il nous faudrait posséder une flotte, exploitée de concert avec les chemins de fer Nationaux, semblable à celle du Pacifique-Canadien. Je voudrais savoir si la flotte que nous possédons peut être utilisée de cette manière, ou si elle sera toujours exploitée à perte, et doit être traitée à ce point de vue?—R. Je crois qu'il va être assez difficile de faire une entre-

[Sir Henry Thornton.]

prise payante de notre marine marchande telle qu'elle est aujourd'hui, mais il y a tout de même une chance.

Q. J'ai en main un état qui indique une perte nette de $9,368,000 pour l'année. Si la flotte était inactive la perte ne serait diminuée que par le chiffre du déficit de l'exploitation. Il vous faudrait encore payer les intérêts?—R. Vous ne pouvez pas vous débarrasser des charges du capital.

M. STORK: La question est plus vaste que cela, car bien que la marine marchande ait produit un déficit de $9,000,000, il me semble qu'elle a amené une certaine quantité de trafic à l'autre utilité, et il faut en tenir compte.

Le TÉMOIN: Et il faut aussi tenir compte que certains services augurent bien, comme le service des Antilles entre autres. Notre service côtier du Pacifique a rapporté un profit de $84,000 l'an dernier. Vous avez là un champ qui devrait être exploité et développé. Je crois que nous pouvons améliorer notre service en Orient.

Sir Henry Drayton:

Q. N'est-ce pas une question de placer les navires sur les routes qui payeront le mieux?—R. Oui, c'est vrai, mais il y a certains services que vous ne pouvez pas ignorer; toutefois votre déclaration s'applique à la généralité des cas.

Q. Je crois que ces cargaisons... R. Prenons le nouveau service que nous avons établi de Vancouver en Angleterre, *via* le canal de Panama. Ce service augure bien. Nous sommes également à établir un service entre Halifax et Vancouver, *via* le canal Panama, qui fait concurrence à notre propre chemin de fer, mais ce service est essentiel, et nous avons jugé préférable de subir cette compétition de notre propre flotte plutôt que de la subir de la part des autres.

Q. C'est un gros problème que de transporter nos produits à aussi bon compte que possible?—R. Quelqu'un devra le faire.

L'hon. M. Graham:

Q. Vous avez le trafic par chemin de fer de Halifax à l'intérieur, dans l'est, et dans l'ouest de Vancouver à l'intérieur?—R. Je pourrais peut-être répondre à la question du président de cette manière. Si on me demandait directement, "Favorisez-vous ou ne favorisez-vous pas l'abandon de la marine marchande". Je répondrais "Non", très catégoriquement, et voici une des raisons qui motiveraient cette réponse: C'est que nous n'avons réussi à infuser un peu de vie à la marine marchande qu'au cours des derniers mois, et nous étendons tous les jours nos relations européennes, continentales, orientales Antillaises et autres. Je n'aimerais pas à abandonner ce service, parce qu'il y a lieu d'espérer que nous en ferons un succès en y mettant un peu d'intelligence et beaucoup d'énergie. Je ne voudrais pas l'abandonner avant de tenter cette expérience et d'y avoir consacré nos meilleurs efforts.

Le président:

Q. Est-il possible d'en faire un succès?—R. Je refuse d'admettre que la situation soit désespérée. Je suis prêt à essayer, et je crois que la situation justifie cet espoir.

Q. La direction a-t-elle jugé à propos de recommander l'achat de nouvelles unités?—R. Seulement de cette manière; pour le service des Antilles, qui s'annonce très bien, et pour le service de la côte du Pacifique qui rapporte des profits, de manière à ne pas dépenser du bel argent inutilement.

L'hon. M. Graham:

Q. Vous croyez avoir besoin d'un autre navire?—R. Je le crois, et nous avons l'argent nécessaire pour le construire. Nous avons vendu deux ou trois navires il y a quelque temps, et nous avons mis cet argent de côté pour les re-

[Sir Henry Thornton.]

nouvellements. Nous pourrions très bien l'utiliser, en y ajoutant une couple de cent mille dollars, pour améliorer le service côtier à l'Alaska.

Sir Henry Drayton:

Q. Combien vous faut-il de navires pour les Antilles?—R. Quatre. Je crois qu'on pourrait les construire pour $4,000,000. Je sais que je peux obtenir $2,-500,000 à cette fin en débentures ou obligations sur ces navires, de sorte que nous n'aurions besoin que de $1,500,000 en argent comptant, et nous pourrions le trouver en donnant une garantie quelconque du gouvernement. Nous ne puiserions pas dans le trésor fédéral à cette fin.

Sir HENRY DRAYTON: Non, nous vous dirions: "Vous augmentez la dette du pays", et M. Graham dirait de son côté, "nous ne l'augmentons pas".

Le TÉMOIN: Envisagez la question comme vous le voudrez, il nous faut quand même trouver $1,500,000. Si vous maintenez les subventions versées à la ligne Royal Packet, et si le gouvernement des Antilles nous accorde les subventions qu'il s'est engagé par traité à nous verser, ce commerce sera très profitable, car les subventions que nous recevrions couvriraient pratiquement les charges du capital, et je calcule que d'ici quinze ans nous payerons non seulement tous les frais d'exploitation, mais que nous serions en mesure d'amortir entièrement le capital. Ainsi le projet des Antilles avec quatre nouveaux navires est certainement ce qui payerait le mieux, pourvu que nous obtenions les mêmes subventions.

Sir Henry Drayton:

Q. La compagnie est obligée de donner un service déterminé?—R. Oui.

Q. Le fait-elle?—R. Nous ne tenons pas nos engagements.

Le TÉMOIN: Avec les quatre nouveaux navires dont j'ai parlé, nous pourrions donner le service exigé; un service de premier ordre.

M. STEWART (Humboldt): Q. Est-ce que ces navires seraient d'un genre différent de ceux que vous avez actuellement?—R. Oui, ils seraient aménagés de manière à offrir tout le confort nécessaire aux voyageurs. Ils pourraient soutenir la comparaison avec toute autre catégorie de navires.

Q. Les navires dont vous aurez besoin sur la côte du Pacifique sont-ils du même genre?—R. Non, ces vapeurs seront de 3,000 tonnes et transporteront des voyageurs et de la marchandise. Ils feront le service de Prince-Rupert à l'Alaska.

Le PRÉSIDENT: Aviez-vous terminé vos explications sur ce sujet? Procédons maintenant.

Le TÉMOIN: J'ai dit tout ce que j'avais à dire sur ces voyages de Québec et de Montréal, au sujet desquels on m'avait questionné hier.

M. Stewart:

Q. Puis-je conclure, d'après les résultats des voyages types dont vous avez fait mention, que pour faire un succès du transport du grain il faudrait que les navires transportent une cargaison presque complète à leur retour?—R. Je ne dirais pas une cargaison complète, mais au moins 50 p. 100. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir une cargaison complète au retour.

M. DOHERTY: Des recettes de $10,000 à $12,000 nous permettrait de balancer les recettes et les dépenses, je crois.

Le TÉMOIN: Une cargaison d'environ 50 p. 100?

M. DOHERTY: Oui, à peu près.

Le TÉMOIN: Si nous transportions une cargaison d'environ 50 p. 100 au retour, nous payerions les dépenses et il nous resterait un léger profit.

[Sir Henry Thornton.]

L'hon. M. Graham:

Q. Cela ne couvrirait pas les frais généraux?—R. Non.

M. Stewart:

Q. Cela ne comprendrait pas la dépréciation?—R. Non.

M. Kyte:

Q. Quelles sont les autres lignes qui vous font concurrence?

M. DOHERTY: Nous sommes les seuls qui faisons le service à Cardiff et Swansea, mais aux ports de Liverpool, Glasgow, Aberdeen, et Londres, nous devons faire concurrence à la ligne Cunard de Montréal, à la ligne Donaldson, à la Thompson-Cairn, au Pacifique-Canadien, à la Inter-continental Transports, à la Furness-Withy, et à la White Star.

M. Kyte:

Q. Ces lignes transportent du grain et du bétail à ces ports?—R. Certaines d'entre elles le font et d'autres ne le font pas.

Q. Comment les navires de la marine marchande du Gouvernement Canadien peuvent-ils se comparer avec ces concurrents au point de vue de la vitesse, de la capacité de transport et des frais d'exploitation?—R. Nous pouvons soutenir la comparaison avantageusement au point de vue de la vitesse avec certains; d'autres sont plus rapides. Je ne crois pas être en mesure de répondre quant aux frais d'exploitation, car je ne suis pas au courant des dépenses des autres à ce sujet.

Q. Va sans dire que les compagnies privées qui possèdent des vapeurs ne les exploitent pas à perte, car elles ne les maintiendraient pas longtemps en service? —R. Elles le font, j'en suis certain.

Q. Je veux dire sur une période assez longue?—R. Elles disent toutes qu'elles maintiennent leurs services à perte. J'ai lu le rapport d'un discours du président de la ligne Thompson-Cairn, où celui-ci fit une peinture très déprimante de l'avenir.

Q. Cette situation ne saurait durer longtemps, car je ne peux pas croire que ces compagnies s'occuperaient longtemps d'une entreprise non payante.—R. Cela est très vrai, mais il vous faut admettre, si vous acceptez les rapports des propriétaires de navires, qu'ils continuent dans ce commerce avec l'espoir que l'avenir sera meilleur.

Le PRÉSIDENT: M. Black, qui ne fait pas partie du comité, désirerait poser quelques questions. Le comité l'autorise-t-il à le faire?

Quelques MEMBRES: Oui.

M. Black (Halifax):

Q. Vous parliez il y a un instant de quatre navires. Vous admettez que la flotte actuelle ne compte pas d'unités propres au commerce des Antilles?—R. Non, pas pour le genre de commerce que nous désirons obtenir, ni pour le service que nous voudrions donner. Nous avons maintenu un service quelconque avec nos navires actuels, mais nous croyons qu'avec quatre navires neufs nous pourrions remplir entièrement nos engagements avec les Antilles, ce que nous ne faisons pas présentement, comme l'a fait remarquer sir Henry Drayton.

Q. A quelles îles ces navires feraient-ils escale?

M. DOHERTY: Les quatre navires serviraient. . .

Le TÉMOIN: Les mêmes îles qu'actuellement.

M. DOHERTY: Les îles du Vent, c'est-à-dire l'île Demerara, etc.

Le TÉMOIN: La Barbade, Trinidad, Nassau et Kingston. Je crois que si nous avions ces quatre nouveaux navires nous pourrions reconsidérer toute la question du service des Antilles. Il nous faudrait envoyer ces navires à certaines

[Sir Henry Thornton.]

des plus grandes îles où il y a beaucoup de trafic, et établir ensuite un service quelconque de cueillette dans les Antilles.

M. Black:

Q. Un service entre les diverses îles, semblable à celui que la Royal Mail inaugura il y a quelques années et abandonna ensuite?—R. Je crois que la United Fruit Service Company maintient un service de ce genre.

Le PRÉSIDENT: On m'a dit l'autre jour que c'était là une de leurs forteresses; que la *United Fruit Company* envoyait ses gros navires aux grands ports, et maintenait aussi un service entre les îles.

M. BLACK: Elle possède deux ou trois petites embarcations.

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous avons certaines obligations à remplir en vertu de notre traité. On me dit que ce service pourrait se faire au moyen de navires plus petits que ceux dont on aurait besoin pour l'autre service.

Le TÉMOIN: Nous sommes à étudier cette question maintenant, afin de voir quelles sont les chances de succès et comment il faudrait procéder à cette organisation.

L'hon. M. Graham:

Q. J'aimerais à dire un mot au sujet de ces petits navires. Lorsque vous étudierez cette question, ne croyez-vous pas qu'il serait sage de vous assurer définitivement de la possibilité de remplir nos obligations avec deux gros navires, ou un nombre inférieur à quatre, en y ajoutant un bateau plus petit. Je vous fais ces observations parce qu'un de mes amis, qui vous connaît également très bien, a fait une étude de la situation commerciale aux Antilles et discuta cette question avec moi l'autre soir. Il prétend qu'on pourrait probablement donner le service requis avec deux de ces nouveaux navires.—R. Cela mérite certainement considération.

Q. En utilisant les petits navires entre les îles?—R. Oui.

M. Black:

Q. Qu'entendez-vous par cela?—R. Je comprendrais tout ce qui nous constituerait une cargaison payante et nous aiderait à remplir nos obligations, j'irais même plus loin que les clauses du traité nous obligent.

Sir Henry Drayton:

Q. Je désire attirer l'attention du président sur la situation révélée au comité de l'Agriculture l'an dernier. Nous savons tous plus ou moins que les navires américains accordent la préférence à la farine et au grain américains transporté en Angleterre, et que nos taux sont beaucoup plus élevés que ceux auxquels les lignes américaines transportent le grain et la farine. J'aimerais à savoir quelle est la situation aujourd'hui?—R. Vous voulez savoir si nous accordons des taux de faveur aux expéditeurs canadiens?

Q. Naturellement vous ne le faites pas, ou du moins je suppose que vous ne le faites pas?—R. Non, nous ne le faisons pas.

Q. J'imagine que ce ne serait pas possible. Je ne crois pas qu'un bateau partant d'un port canadien soit justifié de faire cela, mais nous devons voir à ce que notre grain et notre farine transportés en Angleterre n'aient pas à souffrir de la concurrence de nos voisins.—R. Vous voulez savoir si la *United States Shipping Board* accorde des taux de faveur aux produits américains?

M. DOHERTY: Non, elle ne le fait pas, on a fait la lumière sur cette question.

Le TÉMOIN: A ma connaissance, on ne le fait pas. Nous sommes sur le même pied que les américains. Savez-vous, monsieur Doherty, si le *United States Shipping Board* accorde des taux de faveur aux producteurs américains?

[Sir Henry Thornton.]

M. DOHERTY: Non, on ne le fait pas.

Sir HENRY DRAYTON: Il n'y a pas de taux de faveur?

M. DOHERTY: Toutes les lignes faisant escale aux ports de l'Atlantique sont sur le même pied. Cette question de l'an dernier n'a plus sa raison d'être.

Sir HENRY DRAYTON: Quel est le taux actuel sur la farine transportée des ports des Etats-Unis?

M. DOHERTY: Il a varié de 19 à 23 cents.

Sir HENRY DRAYTON: Et quel est le nôtre?

M. DOHERTY: Le nôtre a varié de 19 à 22 et à 23 cents.

M. KYTE: Est-ce que le taux de Halifax en Angleterre est le même que de New-York?

M. DOHERTY: Le taux de Halifax est d'ordinaire le même que celui de Montréal, et nos taux de Montréal sont actuellement les mêmes que ceux de New-York.

Sir HENRY DRAYTON: Quel est l'écart entre le taux de la farine et le taux du grain?

M. DOHERTY: Le taux sur le train se trouve dans une situation si particulière qu'il est assez difficile de les déterminer. Au commencement de mai il monta jusqu'à quatre schellings à Montréal. Lorsque je quittai Montréal l'autre jour il était impossible d'obtenir du grain à un taux de deux schellings, six pence.

Sir HENRY DRAYTON: Je désirais surtout savoir quel était l'écart entre le taux du grain et le taux de la farine.

Le TÉMOIN: Quel est le taux moyen exigé pour le grain, et pour la farine?

M. DOHERTY: L'écart maximum est d'environ 7 cents.

Sir Henry Drayton:

Q. Ce serait une bonne chose pour le pays, sir Henry Thornton, si nous pouvions établir ces taux sur une base stable. Autrefois l'écart était d'un centin et d'un cent et demi, puis il est monté à 3 cents et ensuite à 5 cents. L'écart de 7 cents est un grand désavantage pour le fermier canadien, car la quantité disponible de recoupes et de son s'en ressent considérablement.—R. Je crois qu'il serait plus avantageux de transformer notre blé en farine au pays et d'exporter la farine plutôt que le blé.

Nous concédons que c'est ce qu'il y a de mieux à faire, mais la chose est assez difficile avec un écart de 7 cents. Cette opération doit en quelque sorte supporter une taxe de 7 cents. C'est une chose dont nous souffrons depuis des années; de temps à autre nous avons obtenu des concessions, mais 7 cents est un chiffre fort élevé.—R. Quel est votre avis à ce sujet? Que devrions-nous faire, en tenant compte de la situation de la marine marchande et du fermier, à l'avantage de tout le monde? Quelle est votre opinion?

Q. J'aimerais certainement que cet écart fut beaucoup moins considérable. Je concède qu'il a sa raison d'être, car la farine est plus difficile à charger et sujette à se contaminer, et n'est pas aussi facile à transporter.—R. Pourrait-on poser cet axiome que cet écart ne représente que la différence du coût de la manutention, en tenant compte de toutes les circonstances.

Sir HENRY DRAYTON: Cela dépend tellement des conditions; je suppose qu'en certains endroits on considère ce 7 cents comme absolument nécessaire.

L'hon. M. GRAHAM: Quel effet cela peut-il avoir sur le fermier? Je comprends que nous retenons au pays tout le son et les sous-produits.

Sir HENRY DRAYTON: C'est ce qui intéresse le fermier, et l'industrie laitière particulièrement au plus haut point.

[Sir Henry Thornton.]

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que cela pourrait avoir une répercussion sur le prix payé au fermier pour son blé?

Sir HENRY DRAYTON: C'est possible. Il ne s'agit pas d'augmenter le prix du transport du blé pour réduire l'écart. En d'autres termes vous ne pouvez pas influencer les prix du blé à Liverpool, qui dépendent entièrement de la consommation et de l'offre, en changeant simplement la forme de la marchandise offerte; vous ne le pouvez pas.

M. Harris:

Q. Je désirerais poser deux ou trois questions maintenant. Combien de temps dure le transport du bétail de Winnipeg à Montréal?—R. Je suppose qu'en moyenne—je demanderai qu'on me trouve cela.

Q. Voudriez-vous demander en même temps la durée du transport de Winnipeg à Québec?—R. Vous voulez connaître la durée moyenne du transport du bétail de Winnipeg à Montréal et à Québec?

Q. Oui, et le temps que prend le transport du bétail sur le fleuve de Montréal à Québec?—R. Par chemin de fer?

Q. Non; vous les descendez par eau lorsque vous chargez à Montréal. Voici ou je veux en venir, c'est qu'il y a une forte perte de pesanteur dans le transport du bétail, particulièrement après un certain nombre de jours. Je voudrais savoir si on a considéré la possibilité d'embarquer le bétail à Québec. S'il est absolument nécessaire d'avoir la cargaison, comme vous le dites, il peut se faire qu'il ne soit pas possible d'utiliser le port de Québec à cette fin particulière. Est-il ou n'est-il pas possible d'obtenir une cargaison complète à Québec avec le genre de vapeurs que vous avez en service actuellement?—R. Je ne crois pas que vous puissiez trouver une cargaison complète à Québec, parce que les navires doivent se rendre à Montréal pour prendre une cargaison générale.

Q. Les navires à bestiaux de l'"Atlantic Transport" ne transportent pas une cargaison générale, n'est-ce pas? Ils ne sont que des navires à bestiaux?—R. Je le crois.

Q. Si vous aviez des navires à bestiaux en service, qui ne feraient que le transport des bestiaux, serait-il possible d'exporter de Montréal?—R. Ça ne payerait pas de construire des navires affectés exclusivement au transport du bétail, car vous n'auriez pas alors de cargaison pour le voyage du retour.

Q. Je crois que vous avez dit au Comité hier qu'il vous serait possible d'obtenir les chiffres concernant les navires à bestiaux au service de la ligne "Atlantic Transport".—R. Oui. Ils partent de New-York.

Q. Ils ne transportent pas de cargaison au retour, n'est-ce pas?

M. DOHERTY: Ils obtiennent une cargaison plus facilement que nous pour le Canada, à cause des marchés plus considérables aux Etats-Unis. Règle générale, les lignes qui s'arrêtent à New-York trouvent plus facilement des cargaisons pour le voyage du retour.

M. HARRIS: Trouvent-elles réellement une cargaison à destination de l'ouest?

M. DOHERTY: Oui. Vous comprenez qu'un navire à bestiaux transporte une grande quantité de grain et de produits de toutes sortes, parce qu'on ne met le bétail que sur le pont des gaillards, et dans certains cas sur deux ponts, mais on utilise toujours les cales pour le transport de la cargaison générale.

Le TÉMOIN: Voici les chiffres demandés concernant la durée de certains trajets: Winnipeg à Toronto, 71 heures; Winnipeg à Montréal, 83 heures; Winnipeg à Québec, 81 heures; Winnipeg à St. John, 120 heures; Winnipeg à Halifax, 126 heures.

[Sir Henry Thornton.]

M. Harris:

Q. Et sur le fleuve de Montréal à Québec?—R. Environ 12 heures.

L'hon. M. GRAHAM: Vous ne pouvez pas comparer la distance de Winnipeg à Québec via Montréal à la distance à Québec par chemin de fer.

M. HARRIS: Vous pouvez comparer la durée du trajet.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais si je comprends bien les chiffres, la distance de Winnipeg à Québec par chemin de fer est beaucoup plus courte que la distance à Québec *via* Montréal.

Le TÉMOIN: Je ne tiens aucunement compte du transport ferroviaire entre Montréal et Québec dans ces chiffres.

M. Stewart:

Q. Permettez-moi une autre question. Pouvez-vous nous donner le nombre total de bestiaux transportés par nos navires?—R. Oui, nous pouvons vous le donner. Le chiffre est de 2,856 réparti comme suit: embarqués à Montréal, 1,395; embarqués à Québec, 1,192; à St-John, 269.

M. Jelliff:

Q. Je ne peux pas faire accorder la déclaration concernant le coût du grément des navires à bestiaux avec ce que l'on a dit l'an dernier. M. Motherwell a déclaré dans un discours l'an dernier, citant M. Thornton, que cela coûterait $32,000.—R. Je crois que la chose peut s'expliquer de cette manière. Je ne me rappelle pas dans quelles circonstances j'ai fait cette déclaration, mais il est fort probable que M. Motherwell a dû me demander combien il en coûterait pour affecter d'une façon permanente un de nos navires au transport des bestiaux, et j'ai probablement répondu $32,000. Cela était pour une installation permanente.

Le président:

Q. Un genre différent d'installation?—R. Oui tout à fait différent; ce serait une installation en acier. Ce $7,000 a trait à un grément d'un caractère temporaire. Je suppose que c'est là l'explication.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Logan, qui ne fait pas partie de ce Comité, désire poser quelques questions. Est-ce le bon plaisir du Comité de lui accorder cette permission?

Quelques MEMBRES: Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Je désirerais que sir Henry Thornton nous parlât un peu de cet écart de 7 cents sur la farine, avant que M. Logan commence.—R. Je voudrais être en mesure de vous dire positivement ce que nous pouvons ou ne pouvons pas faire. Je comprends votre point de vue, mais je désirerais étudier la question d'abord et vous répondre un peu plus tard.

M. Milne:

Q. Est-ce que les navires qui font le service au Royaume-Uni peuvent être désignés comme des paquebots ou des navires irréguliers?—R. Je ne les désignerais pas comme des paquebots, d'après le sens attribué à ce mot aujourd'hui. Ce mot est plutôt vague, mais il sert à désigner les navires d'une capacité de plus de 10,000 tonnes, je dirais même de plus de 15,000 tonnes. Nos plus gros navires sont d'environ 8,400 tonnes, et ils correspondent en capacité au type ordinaire du navire irrégulier. Je crois que c'est la réponse la plus précise que je puisse vous donner.

Q. Se conforment-ils tous aux stipulations des conférences tenues régulièrement par les compagnies de navigation en ce qui concerne les taux?—R. Il existe ce qu'on appelle la Conférence du Nord de l'Atlantique, qui me semble une réunion de propriétaires de navires et de compagnies de navigation faisant le service dans le nord de l'Atlantique, et qui a pour but de déterminer les conditions et les taux, etc. Règle générale, nous nous conformons aux conventions arrêtées.

Q. C'est-à-dire avec tous les navires du service?—R. Oui. Je ne suis pas tout à fait certain d'avoir bien compris votre question, mais je crois y avoir répondu.

Q. Je crois savoir que certaines compagnies assistent à ces conférences et établissent elles-mêmes leurs taux. Il y en a d'autres qui ont des navires en service entre certains ports et n'assistent pas à ces conférences.

M. DOHERTY: Il nous arrive quelquefois des navires qui ne s'en tiennent pas aux taux de la conférence. Les lignes qui partent de Montréal ont toutes les mêmes taux, et les taux de Montréal sont les mêmes que ceux des ports américains de la côte de l'Atlantique-nord.

M. Milne:

Q. Il y a un certain nombre de paquebots qui accordent des rabais pour la marchandise, n'est-ce pas? Est-ce que la marine marchande suit cette coutume?

M. DOHERTY: Nous n'accordons pas de rabais.

Le TÉMOIN: Est-ce une coutume?

M. DOHERTY: Je n'en ai jamais entendu parler.

Sir HENRY DRAYTON: La chose se faisait autrefois, mais on a arrêté cela.

Le TÉMOIN: Je crois que c'était quelque chose de semblable aux anciens rabais accordés sur les chemins de fer il y a 30 ou 40 ans.

M. Stewart:

Q. Je désirerais obtenir une autre explication de sir Henry avant de passer aux autres questions. Sir Henry a dit qu'il serait peut-être sage d'augmenter notre flotte. Les rapports démontrent que deux des services accusent de très gros déficits l'an dernier, celui de l'Angleterre et celui de l'Australie. Je crois que sir Henry devrait nous prouver la nécessité de maintenir ces services lorsqu'il nous faut en même temps en inaugurer d'autres qui lui semblent profitables. Voulez-vous nous donner d'autres explications à ce sujet? Vous nous avez déjà dit que vous n'aviez pas les navires voulus pour le développement du commerce des Antilles. Je crois qu'il faudrait d'abord nous assurer que les bateaux actuels ne sont pas propres pour ce service, et que l'on ne peut pas en prendre aux autres services avant d'en acheter des neufs.—R. Je crois que sous certains rapports nos navires sont mieux appropriés au commerce du Pacifique qu'ils ne le sont au commerce de l'Atlantique. Par exemple, si nous nous lancions dans le commerce des viandes frigorifiées et réfrigérées sur l'Atlantique, il nous faudrait d'autres navires, car nous ne possédons pas un nombre suffisant de navires munis d'appareils réfrigérants et de glacières assez spacieuses. Il n'en est pas de même sur la côte du Pacifique, bien que pour le service sur l'océan Pacifique nous pourrions utiliser avec avantage des navires contenant plus d'espace destiné aux installations frigorifiques. Par exemple, il est maintenant question entre nous et le gouvernement des îles Fidji du développement du commerce de bananes entre les îles Fidji et Vancouver et le gouvernement de ces îles nous a laissé entendre qu'il consentirait à nous payer une subvention annuelle rondelette si nous voulions aménager nos navires, ou quelques-uns d'entre eux, pour les fins de ce commerce. C'est le seul genre de commerce que j'aie présentement à l'esprit, sur les côtes du Pacifique, que je sache, qui exigerait des facilités plus considé-

rables que celles que nous avons déjà, mais si nous faisons ces premiers pas et que l'aventure soit profitable nous pourrions aller plus loin et établir un commerce assez important dans les fruits et autres articles semblables provenant de l'Australasie et de cettte région des mers méridionales.

Q. Vous ne favorisez pas l'idée de se rendre aux îles Fidji?—R. D'après ce que l'on en dit c'est un pays très séduisant.

M. Stewart:

Q. Vous soutenez qu'il ne serait pas sage de modifier notre service de communications avec le Royaume-Uni?—R. J'ai répondu à cela d'une manière générale en disant, il y a quelques instants, que si l'on me demandait aujourd'hui: "Voulez-vous ou ne voulez-vous pas abandonner la Marine marchande du Canada?" Je répondrais, "Non". Je ne l'abandonnerais pas; j'aimerais plutôt faire encore quelques tentatives.

Le président:

Q. Ce que vous voulez dire c'est pratiquement l'abandon de la Marine marchande?—R. Oui, pour une partie. Un service qui n'a été maintenu qu'au prix de pertes considérables—mais je n'oserais dire que ces pertes n'auraient pu être grandement réduites; en d'autres mots je ne voudrais pas abandonner le corps tant qu'il conservera une étincelle de vie parce que nous avons placé trop d'argent dans ces navires. Je ferais plutôt des efforts sérieux et consciencieux afin de voir si nous ne pourrions pas faire quelque chose avec eux.

Q. Vous avez votre recommandation adoptée par votre Conseil d'administration au sujet de l'intérêt sur les charges au compte du capital? Je sais que cela ne réduirait pas la perte nette pour le pays mais votre proposition veut-elle dire que la marine marchande ne sera pas encombrée d'un déficit et paraîtra plus encourageante aux yeux des administrateurs?—R. Voici comment vous pourriez expliquer la chose: ces vaisseaux représentent une charge au compte du capital que, pour diverses raisons, les revenus de la marine marchande ne suffiront jamais à éteindre. Les navires ont été construits, si je comprends bien, à une époque où le coût de construction était passablement élevé, à cause de la pression des conditions de guerre, et pour des motifs qui, dans le temps, semblaient plausibles. Depuis ce temps-là la question du commerce maritime a complètement changé de face; les frais ont été considérablement réduits et je doute beaucoup que nous puissions gagner les recettes suffisantes pour rencontrer le plein montant des charges au compte du capital tel que le comporte la capitalisation originale de ces navires. Maintenant il appartient au Parlement, me semble-t-il, de décider soit de réduire le capital afin de donner à la marine marchande, dans les présentes circonstances, une chance raisonnable. . .

Sir Henry Drayton:

Q. Réduire le capital à combien? $60 la tonne?—R. Je n'aimerais pas à préciser mais je suggérerais un chiffre raisonnable. Je pensais à quelque chose qui serait peut-être préférable; au lieu de biffer le capital il serait bon de changer ce capital, qui est actuellement une obligation portant un intérêt annuel, en quelque sorte d'actions privilégiées qui rapporteraient des dividendes si des profits sont réalisés. En d'autres mots je n'aimerais pas à m'opposer à la dépense d'une certaine somme, si disons, dans 25 ans, on pourrait en retirer quelque chose; mais c'est là une question de politique et les opinions peuvent différer à ce sujet.

Q. En attendant, vous maintenez ce capital comme une charge contre les navires?—R. Je ne crois pas devoir charger le chameau jusqu'à ce qu'il écrase sous le fardeau. Donnez-lui un chance de montrer ce qu'il peut faire.

[Sir Henry Thornton.]

M. Black (Halifax): Malheureusement ce n'est pas votre propre chameau que vous chargez.

Le témoin: Un instant s'il vous plaît. Vous pouvez être absolument certain que si je fais une recommandation quelconque, ou si je dis quelque chose, c'est avec la même sincérité et en exerçant le même soin que s'il s'agissait de dépenser mon propre argent. Je ne veux pas que ce comité, ou n'importe qui, soit sous l'impression qu'en faisant une recommandation ou une déclaration quelconques je puisse manquer de sincérité ou que je n'agisse pas au meilleur de mon jugement dans les meilleurs intérêts de l'entreprise.

Le président: Je crois que cette remarque n'était pas dans l'ordre.

M. Stork: Permettez-moi de dire un mot au sujet du point soulevé par M. Stewart relativement au Pacifique. Le rapport indique que le service côtier a réalisé l'année dernière un bénéfice de $84,650, et je suis certain que cela était dû en grande partie au matériel d'installations que les chemins de fer nationaux de l'Etat possèdent sur le Pacifique. Notre chemin de fer national y avait quatre navires. Le *Prince Rupert* et le *Prince George* sont deux navires de "première classe" sur le Pacifique; ils font le service entre Vancouver et Prince-Rupert; ce sont les meilleurs navires sur l'océan Pacifique et c'est ce qui explique le volume considérable du trafic que nous y obtenons. Il y avait aussi deux autres navires plus petits, le *Prince Albert* et le *Prince John*. Ces deux navires étaient destinés au transport des voyageurs et des marchandises. Le *Prince Albert* a été vendu mais il y a là maintenant, au nord, un territoire qui, je crois, correspond à nos champs fertiles du nord-ouest canadien. Il y a des mines à Stewart et à Anyox qui sont les mines les plus importantes de l'Ouest du Canada. Je crois que la mine Premier est la mine la plus riche au monde aujourd'hui. Il y a là un trafic énorme à obtenir. Il y a deux ans les navires du Grand-Tronc se rendaient jusque dans l'Alaska mais le service était si irrégulier qu'il a fallu l'abandonner. Notre chemin de fer traverse le coin sud-est de l'Alaska et tout le territoire de l'Alaska est tributaire des chemins de fer nationaux de l'Etat et le trafic à développer dépend entièrement de l'équipement que nous avons à offrir. Je suis à la vérité très heureux d'entendre sir Henry déclarer qu'il se propose de mettre un autre navire en service sur cette route. Je suis parfaitement persuadé qu'il y a là un champ à développer. C'est un champ qui paiera les intérêts sur le placement. Les navires que nous avons font de bonnes affaires parce qu'ils sont aménagés spécialement pour ce genre de commerce et il y a là un champ merveilleux à développer et cette situation deviendra encore meilleure et bien meilleure, j'en suis convaincu, en ajoutant à la flotte des navires d'une classe convenable.

Le président:

Q. Désirez-vous ajouter quelque chose à cela, sir Henry?—R. Non, si ce n'est que d'approuver d'une façon générale ce qui a été dit. Le trafic côtier du Pacifique est un trafic très profitable et il peut l'être davantage et j'ai bon espoir que nous serons en état de fournir ce navire additionnel, ce qui aidera, je crois, à augmenter de façon très sensible les recettes nettes provenant du trafic côtier du Pacifique et nous permettra aussi d'obtenir une bonne partie du trafic de l'Alaska qui nous échappe aujourd'hui.

L'hon. M. Graham: Supposez que nous sautions maintenant aux Antilles.

Le président: Peut-être que M. Logan n'aura pas d'objection à entendre le témoin faire son exposé préliminaire à ce sujet. Sir Henry a quelques remarques à faire là-dessus.

Le président:

Q. Etes-vous prêt à procéder au sujet des Antilles?—R. Oui.

L'hon. M. Graham:

Q. N'avez-vous pas fait au comité tous les exposés préliminaires que vous vouliez faire concernant les Antilles?—R. Je crois que oui. J'aimerais mieux répondre aux questions que les membres du comité désireraient me poser.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité que M. Logan soit entendu? Adopté.

M. LOGAN: Monsieur le président, je désire soumettre à sir Henry un état afin qu'il soit versé au procès-verbal pour indiquer les progrès accomplis au point de vue recettes par la ligne des Antilles. J'aimerais à demander si cet état est exact. C'est un état du ministère. Il indique que les recettes pour le transport des passagers ont été de $269,547.08 pour l'année 1921 tandis que les dépenses de l'année ont été de $580,536.62, soit une perte nette de $310,989.54. L'année suivante, en 1922, les recettes ont été de $344,559.53 et les dépenses $599,880.49, soit une perte nette de $255,320.96. En 1923 les recettes ont été de $474,497.93 et les dépenses $649,799.72, soit une perte nette de $175,-281.79. Du côté du service des passagers il y avait donc eu au cours des deux années une amélioration de $135,000 environ. En trois ans la perte totale a été de $741,592.29 en ce qui concerne le service des passagers. Passons maintenant au service du fret. En 1921 les recettes ont été de $1,442,848.62; les dépenses $1,-567,897.64, soit une perte nette de $119,049.02. En 1922 les recettes ont été de $855,947.20, et les dépenses $744,526.52, soit une perte nette de $111,420.69. Non, il y a eu un profit pour cette année-là de $111,420.68. En 1923 les recettes ont été de $1,402,880.98 et les dépenses $1,449,951.50 soit une perte nette de $47,070.52. Pour récapituler le service du fret a subi en trois ans pour $54,-598.86 de perte et nous avons pour tous les services une perte nette de $796,291.15.

M. Logan:

Q. Je vous demande, sir Henry, si cela est conforme à l'état que vous avez devant vous?—R. Examinons d'abord cet état, M. Logan, pour le vérifier et ensuite je vous répondrai.

M. LOGAN: Je ne désire pas prendre beaucoup de temps du comité mais je voudrais poser quelques questions au sujet desquelles nous avons besoin de renseignements.

M. Logan:

Q. En premier lieu, sir Henry, savez-vous que les agents de votre ligne des Antilles sont invariablement des agents des principales lignes qui vous font concurrence? On semble s'en plaindre. J'en ai entendu parler moi-même, et dans une ou deux occasions je l'ai constaté moi-même et d'autres personnes m'ont fait remarquer que dans presque toutes ces îles les agents de la marine marchande du gouvernement canadien sont en même temps dans la plupart des cas, les agents de compagnies rivales qui lui font concurrence pour le trafic en destination de New-York, Boston et autres ports américains importants. Il y a encore d'autres choses sur lesquelles je désire attirer votre attention.—R. Je vais prendre des notes relativement aux points que vous soulevez et je vous répondrai plus tard.

Q. Je désire surtout me renseigner. Tout le monde réfléchit sérieusement à ces questions. Je désire attirer votre attention sur la convention commerciale de 1920 avec ces îles. Vous verrez à l'article 10, alinéa 2, que nous nous sommes engagés à fournir pour le service en destination de la Barbade des navires ayant une vitesse de 12 nœuds avec aménagements pour 100 passagers de première classe, 30 de seconde classe et 10 d'entre-pont. Nous n'avons aucun aménagement pour les passagers de ce service, si ce n'est peut-être pour des passagers d'entre-pont. Passons maintenant au contrat avec le groupe occidental des Antilles,

[Sir Henry Thornton.]

c'est-à-dire la Jamaïque, ou plutôt Nassau et Belize. Nous nous sommes engagés par cette convention, article 15, à donner un service de fret bi-mensuel. Maintenant ces gens prétendent que nous ne leur donnons pas un service bi-mensuel, et j'attire votre attention sur le fait que dans votre propre rapport vous semblez leur donner raison vu que vous y employez l'expression, en parlant de ce service, " Antilles, départs toutes les trois semaines en destination des Bermudes et de la Jamaïque, Nassau et Bélize ", tandis que ce traité exige un service bi-mensuel. En cas de perte nous recevons de ces gens un maximum de £40,000 pour toutes les îles. C'est une somme je crois assez importante pour que l'on y pense. Et j'attire votre attention sur le fait que notre cause est absolument perdue d'après votre propre rapport.

Puis-je vous poser une autre question? Pouvez-vous me dire s'il est procédé à quelque sorte d'inspection du charbon qui doit être utilisé sur ces navires?

Le PRÉSIDENT: Sir Henry répondra à vos questions à la fois.

M. DOHERTY: L'inspection du charbon relève de la division de génie.

M. LOGAN: Lorsque nous faisions le voyage sur ces mers ensoleillées, ne faisant que six ou sept nœuds à l'heure, naturellement je me suis informé de la raison du manque de vitesse du navire et en maintes occasions on m'a répondu de la chambre des chaudières que c'était dû au charbon de mauvaise qualité et je désire attirer votre attention sur le fait que si cela est vrai nous devrions avoir un meilleur système d'inspection et du meilleur charbon.

Le TÉMOIN: J'espère que ce charbon ne vient pas des provinces Maritimes.

M. LOGAN: Non, monsieur le président, j'en ai fait spécialement la demande et on m'a répondu que ce charbon ne venait pas du comté de Cumberland. Maintenant une ou deux autres questions.

M. Logan:

Q. En premier lieu quel contrat avez-vous avec la compagnie Marconi pour le service radiotélégraphique sur les navires à passagers? Je pose cette question parce que pendant notre traversée de quatre ou cinq jours, d'un pays à l'autre, et qu'il y avait deux beaux officiers en uniforme qui disaient qu'ils recevaient toutes les nouvelles du monde, les passagers ne pouvaient pas savoir si le Roi ou sir Henry Thornton étaient malades.

Le TÉMOIN: Je suppose que vous pouviez vous fier au proverbe: pas de nouvelles, bonnes nouvelles.

M. LOGAN: Je voudrais savoir quel contrat existe avec les gens du sans-fil et pourquoi les passagers demeurent sans nouvelles lorsqu'ils sont si longtemps en mer. Je crois que c'est le seul navire aujourd'hui sur les mers du monde qui pendant un voyage de quatre ou cinq jours ne peut pas communiquer à ses passagers la moindre nouvelle d'une partie ou l'autre de l'univers.

Une autre question que je désire poser est celle-ci: Vu l'amélioration et les besoins de ce service, vous ou vos officiers vous êtes-vous informés pour savoir combien de tonnage il vous faudrait de plus immédiatement pour le transport de tous les produits tropicaux provenant de ces îles si ces produits étaient expédiés directement au Canada, cela touche à la base même de ce que nous nous proposons de faire.

Le TÉMOIN: Je ne saisis pas tout à fait la question.

M. LOGAN: D'après l'office de statistique fédéral nous avons importé près de $100,000,000 de produits tropicaux des Etats-Unis. Nous pensons qu'une bonne partie de ces produits pourraient être cultivés dans les Antilles et de fait une bonne partie y est cultivée et transportée aux Etats-Unis au compte de la United Fruit Company. En supposant que, par un rajustement du tarif, nous fermions la porte à toutes ces marchandises qui nous viennent des Etats-Unis, pour les

[Sir Henry Thornton.]

forcer à passer par nos ports canadiens, avez-vous calculé combien de tonnage serait nécessaire pour prendre soin de ce trafic immense?

Le TÉMOIN: (A M. Doherty) Avons-nous un service régulier pour le Brésil et l'Argentine?

M. DOHERTY: Non, monsieur.

M. LOGAN: Je crois qu'il serait à propos de considérer le service en destination du groupe oriental des Antilles ainsi que celui de l'Argentine et du Brésil. Je n'ai qu'une autre chose à dire. Les expéditeurs m'ont dit que, bien qu'ils entrevoient avec satisfaction la possibilité du transport de marchandises entre les provinces Maritimes ou l'Est du Canada et la Colombie-Britannique, les taux exigés par la Marine marchande du gouvernement canadien sont prohibitifs, et je suggérerais au comité d'appeler une personne accessible dans cet édifice qui ferait un très bon témoin, le sénateur Macdonald, président d'une grande manufacture de pianos, qui m'informe que le taux qu'il peut obtenir de New-York à Vancouver, comparé à notre taux ici, est à la vérité très bas et de fait il me déclare qu'il ne peut pas expédier ses produits des provinces maritimes à Vancouver au taux présentement exigé. Je ne connais absolument rien des taux. Je ne fais qu'attirer votre attention sur ces matières afin qu'elles soient examinées lorsque viendra le temps d'étudier la question de l'expansion et de l'amélioration du service. Monsieur le Président et Messieurs, je vous remercie.

Le président:

Q. Désirez-vous répondre à toutes ces questions maintenant?—R. Je puis répondre à quelques-unes maintenant. En réponse aux diverses questions que M. Logan a été assez bon de poser je dois vous avouer que nous ne remplissons pas notre devoir au sujet de la fréquence du service ni au sujet de nos agents dans les Antilles. Nous avons dans les Antilles un représentant qui s'occupe sérieusement de cet aspect de la question. Je crois qu'il y a lieu de faire quelques changements en ce qui concerne nos agents et d'éliminer l'élément de concurrence dont vous avez parlé. Maintenant, jusqu'où devons-nous aller ou quelle est la situation exactement, je l'ignore, mais j'ai des doutes prononcés au sujet de la nature du service que nous avons.

M. LOGAN: Puis-je faire la suggestion que nous devrions envoyer nos propres agents du Canada? Bien qu'ils ne seraient pas au courant de la situation d'abord ils surveilleraient l'intérêt du Canada et du Canada seulement.

Le TÉMOIN: Je ne saurais dire ce que nous devrions faire mais on a attiré notre attention là-dessus et nous nous en occupons.

Relativement à l'insuffisance du service à la Barbade et aux îles Occidentales c'est un fait, comme on l'a fait voir ici aujourd'hui, nous ne remplissons pas nos obligations relativement à la fréquence du service, ni avons-nous les aménagements voulus pour le service des passagers qui soient de nature à augmenter le trafic de ce côté. Sous ce rapport tout ce que je puis dire c'est que nous avons fait pour le mieux et le mieux qu'il était possible de faire avec les moyens à notre disposition. Quelques-uns de ces navires qui font le service de passagers en destination des Antilles n'avaient pas été construits pour ce genre de service; on y a pensé après et il nous a fallu aménager des locaux pour les passagers du mieux posible et ces aménagements ne sont pas satisfaisants. Les ponts de promenade ne sont pas suffisants; il faut en dire autant des facilités pour la toilette, des chambres de bain, et bien que l'on puisse s'en accommoder ce ne sont pas des facilités que nous pourrions appeler de première classe, des facilités modernes, de nature telle à encourager les gens à voyager sur nos navires.

M. LOGAN: Vous donnez un service splendide de salle à manger.

[Sir Henry Thornton.]

Le TÉMOIN: Ce n'est là qu'une question d'acheter des aliments et d'avoir de bons cuisiniers. Cela est entre nos propres mains mais parlant d'une manière générale je ne pense pas que le caractère du service que nous donnons soit conforme aux obligations stipulées au traité et le résultat de ceci c'est que nous avons parlé d'ajouter des navires d'un type plus moderne.

Relativement au charbon: Je présume que notre charbon passe à l'inspection et je présume que nous devons avoir du bon charbon. (A M. Doherty): Avez-vous eu des plaintes au sujet du charbon?

M. DOHERTY: Il arrive si souvent, sir Henry, que si un navire fait peu de vitesse le chauffeur en jette le blâme sur le charbon. Il n'hésite pas à en agir ainsi. Je sais, bien que cela ne soit pas dans ma propre division, que notre département de génie consacre une attention spéciale au charbon.

Le TÉMOIN: Naturellement nous savons tous que la chose la plus facile pour le conducteur d'une locomotive c'est de se plaindre de la qualité du charbon qu'il a. Cependant, j'ai pris note de ces allégations et je verrai à ce qui se fait chez nous, mais sans approfondir davantage la question, je dirai que le charbon est acheté sujet à une inspection convenable.

(A M. Doherty): Quelle entente existe-t-il, s'il en est, entre nous et la compagnie Marconi? Quelle est la situation relativement à notre service radio-télégraphique?

M. DOHERTY: Je n'ai pas les détails, mais c'est le contrat maritime ordinaire.

Sir HENRY DRAYTON: Voilà la difficulté. Sur les navires de la United Fruit Company tout ce que vous avez ce sont les nouvelles des Etats-Unis, de la bourse américaine et les résultats des parties de balle au champ des clubs américains et peut-être les compte rendus des courses.

M. LOGAN: C'est toujours quelque chose.

Sir HENRY DRAYTON: Vous êtes mieux de vous en passer.

Le TÉMOIN: Oui, surtout les compte rendus des courses.

Sir HENRY DRAYTON: Il n'y a rien dans ces nouvelles.

Le TÉMOIN: Je n'en sais rien dans le moment, M. Logan, mais j'y verrai.

Je ne puis répondre maintenant à la question de savoir combien il nous faudrait de tonnage de plus si nous devions ou pouvions obtenir tout le trafic des fruits tropicaux qui se fait entre les Antilles et le Canada.

Pour ce qui est de l'Argentine et du Brésil nous pourrions y voir mais je doute fort que le volume du trafic soit suffisant pour nous justifier d'établir une ligne océanique entre le Canada et l'Argentine et le Brésil.

M. DOHERTY: Nous avons déjà eu une expérience de ce côté.

Le TÉMOIN: Nous avons fait un essai et avons abandonné l'entreprise. Il n'y avait pas assez de trafic. La plus forte partie du trafic entre l'Argentine et le Brésil se dirige vers le Royaume-Uni—du moins dans une certaine mesure—et cela est dû au fait qu'il y a de forts placements de capitaux anglais dans les chemins de fer de l'Argentine et ceux qui ont placé ces capitaux ont forcé les compagnies de navigation d'établir des routes de transport entre l'Argentine et l'Angleterre et les relations commerciales qui existent entre les deux pays, comme je l'ai dit, reposent fondamentalement sur le fait des capitaux anglais considérables qui ont été placés dans les chemins de fer de l'Argentine.

M. LOGAN: Je puis ajouter que l'une des principales raisons pour lesquelles nous n'y avons pas obtenu le trafic voulu c'est que nous n'avions pas les représentants nécessaires en cet endroit.

Le TÉMOIN: Si vous avez des capitalistes qui ont de fortes sommes engagées dans l'Argentine ainsi qu'un grand nombre de personnes de marque dans le monde industriel et financier qui s'intéressent à ce pays naturellement ils diri-

[Sir Henry Thornton.]

gent leurs efforts à encourager le commerce entre l'Argentine et leur propre pays. Il n'y a pas de capitaux canadiens placés dans l'Argentine, parlant d'une manière générale, ni dans les chemins de fer de l'Argentine, et voilà la situation dont vous avez parlé. Elle est le résultat des faits que je vous ai rapportés et c'est quelque chose qui est au delà du contrôle de la marine marchande comme il est en grande partie au delà du contrôle du peuple du Canada.

Passons à la question des taux, des taux élevés qui sont exigés. De quels taux voulez-vous parler, monsieur Logan? Je ne sais si je vous ai bien compris.

M. LOGAN: Je veux parler des taux entre l'Est du Canada et Vancouver par voie du canal de Panama. Quelle comparaison faites-vous avec New-York?

Le TÉMOIN: Nous avons établi dernièrement un service entre Halifax, par voie du canal de Panama, et Vancouver; et de Montréal pendant la saison d'été.

M. DOHERTY: Dans le moment les taux sont exactement les mêmes que ceux de New-York. Je dois vous dire cependant, relativement à notre premier voyage, qu'il nous a fallu établir un tarif en bien peu de temps lorsque nous nous sommes décidés d'inaugurer le service de cabotage international. Mais nous avons constaté que quelques-uns de nos taux étaient hors de proportion et nous avons discuté en maintes occasions la question avec les gens de commerce de l'est ainsi qu'avec ceux de la côte du Pacifique et je crois que les commerçants sont maintenant convaincus que les taux ont été ajustés d'après une base satisfaisante en vertu du nouveau tarif qui a été mis en force il y a quelques jours. Je pense donc qu'il n'y aura plus difficulté sous ce rapport. Présentement les navires canadiens ne sont nullement dans une situation désavantageuse au point de vue des taux pour Vancouver en comparaison avec ceux de New-York. Comme question de fait, du moins en ce qui concerne la Colombie-Britannique, les taux sont particulièrement avantageux parce que, règle générale, il y a un tarif différentiel exigé par les lignes américaines à partir de Seattle qui fait que même les taux de New-York sont plus élevés que nos taux de Montréal.

Le TÉMOIN: En d'autres mots la situation relativement aux taux est satisfaisante.

M. DOHERTY: J'en ai eu l'assurance du plus grand nombre des compagnies.

M. LOGAN: Je crois que c'est là une heureuse nouvelle qu'il faudrait rendre publique. Un homme m'a dit que les taux de New-York au Pacifique n'étaient qu'environ le tiers de ce qu'ils sont au Canada. Naturellement, il y a de cela six mois et la situation peut être changée. Je crois que l'exposé que nous venons d'entendre éclaircit ce point.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela complète votre partie du programme?

Sir Henry Drayton:

Q. Rien qu'un simple renseignement, sir Henry, au sujet des services avec les Antilles je suppose que l'idée est d'avoir un double service?—R. J'ignore ce que cela pourrait être.

M. DOHERTY: Non, je crois que l'idée générale était d'établir un service vers une ou deux des grandes îles et un service séparé pour le groupe occidental des îles.

Sir Henry Drayton:

Q. Ce sont là deux services séparés. J'aimerais beaucoup à voir le commerce des Antilles prendre une expansion considérable mais il y a des difficultés à surmonter. Est-ce que l'on a le moindrement envisagé la question au point de vue de la *United Fruit Company*. Il ne s'agit pas uniquement de concurrence mais cette compagnie contrôle pratiquement la production.—R. Oui, elle y possède ses propres fermes de bananes et autres choses semblables.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Oui et le producteur indépendant est presque poussé au pied du mur. Est-ce que l'on a fait quelque chose ou bien pouvait-on faire quelque chose? Il me semble que la manière logique de procéder serait de s'entendre avec la *United Fruit Company* afin qu'une partie de son commerce de bananes soit dirigée vers le Canada soit sur nos navires, soi sur les siens. Ce qu'il importe surtout de faire c'est d'établir un commerce avec le Canada et lorsque nos concurrents possèdent non seulement les navires mais contrôlent aussi les affaires il y a deux choses à envisager si nous voulons nous donner la peine d'étudier la question.—R. Nous avons aujourd'hui dans les Antilles un représentant qui a été envoyé sur les lieux afin de faire une étude approfondie de toute la situation et une des choses sur lesquelles on a attiré son attention était justement le fait qui vient d'être mentionné que peut-être nos concurrents possibles avaient le contrôle de la production et notre devoir est d'aller au fond de la question avant d'arriver à une conclusion quelconque.

Q. Personnellement je sais que dans la Jamaïque la *United Fruit Company* contrôle tout, et la *Atlantic Fruit Company* qui y a fait ses débuts, je crois, est contrôlée par cette compagnie dont elle n'est qu'une filiale. Elle ne lui permet d'exister que pour ne pas être accusée d'exercer un monopole.—R. Ce que vous voulez dire c'est qu'il est inutile de se lancer dans cette entreprise et de construire des navires si nous ne sommes pas certains d'avoir le trafic?

Q. Oui, certainement que nous ne devrions pas mettre des navires en mer à moins d'être assurés d'avoir des cargaisons. J'ai ici toutes sortes de chiffres qui m'ont été donnés concernant le mouvement possible de ce commerce vers le Canada. On m'a mentionné entre deux et neuf millions de régimes de bananes. Est-ce que votre ministère possède des renseignements précis relativement à la consommation des bananes au Canada?—R. Au Canada?

Q. Oui.—R. J'ai ces détails au bureau. Mais je ne puis pas vous le dire dans le moment. Je sais qu'elle est considérable.

M. LOGAN: En vérité il me semble qu'il est possible d'avoir presque n'importe quelles statistiques au sujet des bananes consommées au Canada. J'ai eu un état que j'ai fait inscrire aux Débats l'autre jour venant du ministère des Douanes et dans lequel il était question je crois de 2,100,000 régimes. D'un autre côté j'ai lu dans des journaux de commerce et autres, des journaux qui semblent parler avec quelque autorité que la consommation a atteint près de $9,000,000. J'aimerais à obtenir les chiffres exacts.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il n'y a plus de quorum au comité et je ne vois pas l'utilité de continuer.

Sir Henry Drayton:

Q. J'aimerais bien que sir Henry Thornton nous parle de cela.—R. Peut-être que je pourrais vous donner une réponse partielle en disant que nous avons présentement un représentant sur les lieux qui est à étudier toutes les possibilités de notre commerce futur avec les Antilles.

Q. J'ai pensé que la *United Fruit Company*, avec toutes ses ressources, ne verrait pas d'un bon œil notre concurrence et qu'il serait peut-être possible d'en arriver à une entente avec elle en vertu de laquelle leurs navires bien aménagés pourraient recevoir des chargements de bananes pour vous aux conditions mutuellement consenties. Ainsi nous pourrions avoir nos bananes et nos autres fruits directement.—R. Oui, je crois que c'est une suggestion bien importante.

Q. La compagnie a un service de ramassage et il est inutile de dépenser notre argent si nous pouvons avoir les mêmes résultats quand même. Il serait bien préférable de lui consentir un certain bénéfice pour le ramassage des fruits et obtenir nos bananes et autres fruits directement.

M. LOGAN: Puis-je faire une suggestion? Je suggère à sir Henry d'abandonner l'idée d'envoyer un gros navire comme le *Canadian Fisher* ou le *Cana-*

dian Forester à Bélize. Il me semble — et c'est l'opinion générale de tous ceux que j'ai consultés—que lorsque vous êtes rendu à Kingston si vous voulez vous rendre au petit port de Bélize, il vous faut voyager trois ou quatre jours en ligne directe sans avoir grand'chose en fait de cargaison. Il me semble que ces voyages pourraient être arrangés sous forme de service auxiliaire.

Le TÉMOIN: Quel est le tirant d'eau de ces bateaux de ramassage? 10 ou 12 pieds?

Sir HENRY DRAYTON: Tout au plus, à les voir. Ils ont un jaugeage de 1,200 tonnes.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

ETAT indiquant les résultats des voyages des navires transportant des bestiaux de Montréal, saison de 1923

Départ du 27 juillet.		
S. S. Commander, voyage 14	216 têtes	$ 4,320 00
Destination	Cardiff	
Durée du voyage	47 jours	
Recettes, aller	30,554 37	
" retour	3,314 94	
	33,869 31	
Dépenses	38,450 63	
Déficit		4,581 32
Principales denrées—	Quantité	Recettes
Fromage	167 tonnes	$ 2,244 40
Grain	285,788 boiss.	19,072 17
Approvisionnements	215 tonnes	21,746 65
Céréales	104 tonnes	840 60
Départ 24 septembre.		
S. S. Commander, voyage 15	150 têtes	$ 2,700 00
Destination	Cardiff	
Durée du voyage	44 jours	
Recettes, aller	20,336 98	
Recettes, retour	266 50	
	20,603 57	
Dépenses	33,175 91	
Déficit		12,572 34
Principales denrées—	Quantité	Recettes
Beurre	40 tonnes	1,264 69
Fromage	243 tonnes	3,265 50
Grain	160,000 boiss.	10,080 00
Bois	106,603 p. car.	1,048 07
Phosphore	22 tonnes	491 84
Scories de zinc	52 tonnes	334 40
Approvisionnements	101 tonnes	1,098 49
S. S. Commander, voyage 16	272 têtes	$ 6,800 00
Départ, 17 novembre.		
Destination	Dundee	
Durée du voyage	51 jours	
Recettes, aller	38,132 74	
Recettes, retour	1,061 38	
	39,194 12	
Dépenses	37,841 97	
Surplus		1,352 15

[Sir Henry Thornton.]

ETAT indiquant les résultats des voyages des navires transportant des bestiaux de Montréal, saison de 1923—*Suite.*

Principales denrées—	Quantité	Recettes
Grain	248,648 boiss.	25,067 71
Bois	271,519 p. car.	2,495 63
Approvisionnements	100 tonnes	1,746 49
Oxide de nickel	106 tonnes	1,420 02
S. S. Mariner, voyage 13	216 têtes	$ 4,320 00
Départ, 13 juillet.		
Destination	Cardiff	
Durée du voyage	55 jours	
Recettes, aller	28,753 78	
Recettes, retour	8,469 03	
	37,222 81	
Dépenses	39,516 33	
Déficit		3,293 52
Principales denrées—	Quantité	Recettes
Oxyde de nickel	132 tonnes	1,781 11
Farine	219 tonnes	931 00
Grain	265,803 boiss.	17,641 68
Bois	61,850 p. car.	591 99
Phosphore	43 tonnes	964 70
Approvisionnements	145 tonnes	1,294 80
Divers		1,228 50
S. S. Mariner, voyage 15	271 têtes	6,775 00
Départ, 9 novembre.		
Destination	Dundee	
Durée du voyage	49 jours	
Recettes, aller	36,133 90	
Recettes, retour	5,379 08	
	41,512 98	
Dépenses	38,796 27	
Surplus		2,716 71
Principales denrées—	Quantité	Recettes
Grain	276,568 boiss.	24,216 22
Bois	216,324 p. car.	1,920 11
Oxyde de zinc	132 tonnes	1,778 61
Approvisionnements	153 tonnes	1,409 25
S. S. Leader, voyage 8	210 têtes	$ 4,200 00
Départ, 15 juin.		
Destination	Cardiff	
Durée du voyage	55 jours	
Recettes, aller	26,953 41	
Recettes, retour	8,826 62	
	35,780 03	
Dépenses	40,260 27	
Déficit		4,480 24
Principales denrées—	Quantité	Recettes
Farine	226 tonnes	957 60
Grain	220,294 boiss.	15,542 93
Bois	86 tonnes	485 45
Oxyde de nickel	132 tonnes	1,778 96
Approvisionnements	161 tonnes	1,436 78
Phosphore	46 tonnes	1,160 19

[Sir Henry Thornton.]

ETAT indiquant les résultats des voyages des navires transportant des bestiaux de Montréal, saison de 1923—*Fin.*

S. S. Leader, voyage 9	229 têtes	$	4,580 00
Départ, 16 août.			
Destination	Cardiff		
Durée du voyage	41 jours		
Recettes, aller	32,279 20		
Recettes, retour	5,934 09		
	38,213 29		
Dépenses	33,814 90		
Surplus			4,398 00
Principales denrées—	Quantité		Recettes
Fromage	236 tonnes		3,851 90
Grain	270,369 boiss.		19,448 77
Approvisionnements	235 tonnes		2,211 79
Phosphore	43 tonnes		960 87
S. S. Leader, voyage 10	242 têtes	$	4,760 00
Départ, 5 octobre.			
Destination	Glasgow		
Durée du voyage	43 jours		
Recettes, aller	30,544 25		
Recettes, retour	10,375 98		
	40,920 23		
Dépenses	38,281 66		
Surplus			2,638 57
Principales denrées—	Quantité		Recettes
Fromage	131 tonnes		1,761 13
Beurre	29 tonnes		912 06
Grain	228,745 boiss.		17,200 63
Cendres de zinc	135 tonnes		942 50
Oxyde de nickel	264 tonnes		3,551 71
Approvisionnements	61 tonnes		548 33
S. S. Victor, voyage 12	229 têtes	$	4,580 00
Départ, 5 juillet.			
Destination	Cardiff		
Durée du voyage	49 jours		
Recettes, aller	31,566 49		
Recettes, retour	2,307 24		
	33,873 73		
Dépenses	37,917 52		
Déficit			4,043 79
Principales denrées—	Quantité		Recettes
Fromage	121 tonnes		1,630 64
Grain	234,215 boiss.		15,755 86
Bois	272,571 p. car.		2,660 73
Approvisionnements	257 tonnes		1,993 38
Oxyde de zinc	265 tonnes		3,565 57
Phosphore	43 tonnes		966 45

ETAT indiquant les résultats des voyages des navires transportant des bestiaux de Québec, saison de 1923—*Fin.*

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Recettes brutes d'un navire type de 8,000 tonnes portant une pleine cargaison de grain et 233 têtes de bestiaux.

31 changements de blé=248,000 boisseaux=31,000 quartiers à 3/- par quartier= £4,650 à $4.50=	$20,925 00
233 têtes à $20.00 par tête	4,660 00
	$25,585 00

[Sir Henry Thornton.]

SALLE DU COMITÉ N° 231,
CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, le 19 juin 1924.

Le comité spécial permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande s'est réuni à 10 heures 30 du matin, M. W. D. Euler, président, occupant le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons un quorum bien que le ministre ne eoit pas présent. Nous avions hier pratiquement terminé l'étude de la question de la Marine marchande à l'exception des prévisions budgétaires. Je crois que nous en avions presque fini avec les Antilles.

Avant de procéder je dois vous dire que nous avons eu un peu de difficulté pour obtenir les rapports dactylographiés. Le comité avait décidé hier d'avoir 25 copies au dactylo. L'éditeur des Débats me dit qu'il est pratiquement impossible d'avoir plus de sept copies par jour. Nous pouvons en avoir sept chaque jour et le reste ne sera pas prêt avant le commencement de la semaine prochaine. Cela fait qu'il n'y a pas une copie pour tous les membres du comité et que nous manquons des copies supplémentaires qui peuvent être requises. Si le rapport était imprimé cette difficulté disparaîtrait mais j'ignore si le comité est disposé à encourir les dépenses de l'impression. Est-ce que le comité est d'opinion qu'il convient d'encourir ces frais supplémentaires?

M. STEWART (Humboldt): J'aimerais à avoir les dépositions.

M. MACKINNON: Finirons-nous par les avoir?

Le PRÉSIDENT: On les aura mais pas immédiatement. Naturellement le comité désirerait avoir toutes les copies.

M. MACKINNON: Nous pourrons les avoir après.

Le PRÉSIDENT: Si vous ne voulez pas les avoir tous les jours, très bien.

M. STEWART: Je ne crois pas que nous puissions tous retenir ces choses de mémoire. J'aimerais à pouvoir vérifier les déclarations afin de voir si nous n'avons pas besoin d'obtenir d'autres renseignements outre ceux que sir Henry Thornton a pu nous donner.

Sir HENRY THORNTON: Faute de mieux si le rapporteur peut nous donner une copie au carbone ne pourrions-nous pas l'envoyer au ministère de l'Intérieur pour en faire faire des copies au prussiate? C'est ce que nous faisons souvent aux chemins de fer.

M. MILNE: Peut-être qu'il leur faudrait une rémunération aussi.

Sir HENRY THORNTON: Non, c'est une bagatelle. Peut-être que ma suggestion sera utile.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il nous faudra obtenir une autorisation pour ces dépenses.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons à Montréal une machine à duplicata et si vous le désirez nous pourrons nous la faire envoyer ici et si le rapporteur peut nous fournir une copie des procédures nous aurons des copies ce soir même.

Le PRÉSIDENT: Que pensez-vous de cela?

M. KYTE: Vous voulez dire des copies des témoignages?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous n'avons pas un nombre suffisant de copies et je crois que tous les membres du comité devraient en avoir une. Est-ce que cela en vaut la peine? Il est fort possible que certains témoignages ne soient pas aussi importants que d'autres. Vaudrait-il la peine de nommer un petit sous-comité chargé de reviser les témoignages, choisir ce qu'il nous faut et les faire reproduire?

L'hon. M. GRAHAM: Pour toute la différence que la chose comporte il serait préférable que les membres aient une copie complète afin de faire notre rapport à la Chambre. Pour la grâce du ciel nous devons avoir dans cet édifice un moyen quelconque d'obtenir ces copies.

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons en avoir, si vous voulez, en faisant venir notre machine de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est là une bonne idée. Alors, sir Henry, si vous voulez la faire expédier nous procéderons de cette façon.

Sir HENRY THORNTON rappelé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons pratiquement terminé l'étude du trafic en ce qui concerne les Antilles, sauf que M. Mackinnon, je crois, a une ou deux questions à poser.

M. MACKINNON: Il n'y a qu'une remarque que je désire faire. J'ai confiance d'affecter, si possible, ces navires à ce genre de commerce mais j'étais sous l'impression que les Etats-Unis avaient le contrôle de la production là et que nous ne serions pas justifiés d'entreprendre l'équipement de nouveaux navires. J'aimerais donc à demander à sir Henry Thornton quelles sont les exportations du Canada aux Antilles. Jusqu'à hier on avait oublié de discuter ce point. Aussi si la réponse doit être "Oui, nous n'avons pas de bananes" quels sont les autres produits que nous pouvons transporter, le sucre, la mélasse, les fruits de différentes sortes...

M. KYTE: Le rhum?

M. MACKINNON: Le comité a été laissé hier sous l'impression que les bananes constituaient tout le commerce là-bas, mais ce commerce a subi un échec parce que les Etats-Unis cultivaient ce fruit et en disposaient eux-mêmes.

Le TÉMOIN: Je crois que peut-être le résultat de la discussion a été de créer une fausse impression. On a fait la remarque, comme avertissement si je comprends bien, que nous pourrions constater que les bananes et les autres fruits et les autres articles de ce genre qui devraient constituer les cargaisons aux voyages de retour étaient tellement dans les mains des compagnies de navigation qui nous font concurrence, notamment la *United Fruit Company,* que même si nous allions encourir des dépenses pour aménager nos navires et pour en construire de nouveaux nous pourrions nous trouver sans accès à ces marchés pour les raisons que je viens de vous donner. La chose ne saurait être affirmée positivement si je comprends bien mais c'est un point soulevé par sir Henry Drayton sur lequel, si je me rappelle bien, il a attiré notre attention et qui mérite notre sérieuse considération avant de s'engager en quoi que ce soit, et ma réponse qui couvrira aussi votre question, M. Mackinnon, est que nous avons aux Antilles un fonctionnaire responsable qui poursuit une enquête à ce sujet et au sujet de diverses autres questions afin d'obtenir sur les lieux tous les renseignements essentiels relativement au commerce que l'on peut développer de ce côté avant d'engager qui que ce soit ou avant que quelqu'un ne s'engage à y faire des placements considérables. On a soulevé la question qu'il serait possible que les bananes, fruits, et le reste sur lesquels on doit compter pour former les cargaisons des navires au voyage de retour soient entre les mains de la *United Fruit Company* ou d'autres compagnies rivales, et nous pourrions nous trouver lancés dans une entreprise sans espoir de réussir. J'ai dit, sir Henry, que ce n'est pas là positivement ce que vous avez dit mais que vous nous avez donné un avertissement en nous disant qu'il fallait étudier avec un très grand soin cette question avant d'y risquer le moindre placement. Est-ce que j'ai bien saisi le sens de vos paroles?

Sir HENRY DRAYTON: C'est bien cela.

Le TÉMOIN: Et avant d'en arriver définitivement à une décision quelconque nous sommes à peser toutes ces choses.

Quant à notre commerce d'exportations: ce dernier comprend les produits des céréales, le fer et l'acier et leurs produits, le ciment, les substances alimentaires, les engrais, le foin, le bois et quelques autres divers articles de fret. Les importations comprendraient le sucre, la melasse, le cacao, les noix de coco, et autres denrées de commerce général. Il y aurait aussi un champ encourageant—bien que cela puisse être compris dans l'item "articles divers"—pour les produits manufacturés et les produits textiles. Je réponds à votre question relativement à ce que seraient les cargaisons aux voyages de nos navires en destination du sud.

M. MACKINNON: Pouvez-vous nous donner une idée quelconque de la valeur de ce commerce?

Le TÉMOIN: (A M. Doherty). Est-ce que les cargaisons dans les deux directions en ce qui concerne le service des Antilles sont à peu près égales, ou dans quelle direction sont-elles plus importantes?

M. DOHERTY: Le trafic le plus important est celui de nos exportations.

Le TÉMOIN: Quel est le pourcentage de la différence?

M. DOHERTY: Peut-être 60 et 40 p. 100.

Le TÉMOIN: Le trafic se partage dans ces proportions à peu près. Le trafic pour le voyage de retour constitue à peu près le tiers du volume total; c'est-à-dire que l'on attribue deux tiers aux exportations du Canada et un tiers aux importations. Naturellement il y a plus de marchandises du Canada qui sont expédiées aux Antilles que nous en importons de ces îles.

M. Mackinnon:

Q. Transporte-t-on des passagers?—R. Oui, un peu, mais c'est un élément négligeable. C'est-à-dire dans les présentes circonstances cela n'a pas d'importance. Je crois vous l'avoir expliqué hier, ces navires n'ont pas été primitivement construits pour le service des passagers et les aménagements à ce point de vue ne sont pas de nature à encourager un gros volume de trafic de ce côté là. Dans les navires nouveaux, si on en construit, il y aura beaucoup plus d'espace pour les passagers et beaucoup plus de facilités pour le confort des passagers.

(A ce moment le président Euler laisse le fauteuil; M. Stork agissant en qualité de vice-président.)

L'hon. M. GRAHAM: Comme question de fait, sir Henry, je crois que nous pouvons avoir l'assurance que pendant l'ajournement de la Chambre le gouvernement fera une enquête complète sur les possibilités de ce commerce, que ce soit selon les prévisions du traité ou en dehors, mais une enquête sur la Marine marchande canadienne serait justifiable parce que nous aurions par ce moyen une vue d'ensemble de tout le problème.

M. Kyte:

Q. Il y a d'autres compagnies de navigation qui cherchent à promouvoir le commerce avec les Antilles outre la *United Fruit Company*—des navires britanniques par exemple?—R. Oui.

Q. La *Furness-Withy Company*?—R. Oui.

Q. La *Royal Mail Packet Company*?—R. Oui.

Q. Lors de mon voyage l'automne dernier il y avait beaucoup d'agitation, surtout dans la Jamaïque, au sujet de la rumeur que la *Furness-Withy Company*, qui est propriétaire de plantations considérables dans le Sud africain, transportait des fruits de l'Afrique du Sud et abandonnait son commerce de fruits avec les Antilles. Les gens y étaient très anxieux de voir la Marine marchande canadienne en état de transporter des fruits en quantité beaucoup plus considérable que par le passé parce qu'ils avaient besoin d'un débouché pour ces fruits.—R.

[Sir Henry Thornton.]

Est-ce que l'on savait pourquoi la *Furness-Withy Company* avait abandonné ce commerce?

Q. La seule raison donnée, c'est que cette compagnie était personnellement intéressée dans les plantations de fruits dans le sud africain.—R. Ce n'est pas dû au manque de confiance dans le commerce avec les Antilles?

Q. Pas du tout!—R. C'était pour des raisons personnelles?

Q. Oui. J'ai par hasard chez moi des journaux des Antilles dans lesquels on dit que les gens ont grandement peur que leur exportations de fruits soient sérieusement diminuées cette année.—R. Relativement à toute cette question, il faudrait et l'on devrait considérer la possibilité d'en venir à quelque sorte d'entente avec une compagnie qui est déjà en affaires. Je crois que sir Henry Drayton a parlé de la *United Fruit Company*, mais il faut envisager toute cette question à divers points de vue.

Q. Si la crainte exprimée par ces gens l'automne dernier, que leurs exportations dans le Royaume-Uni seraient sensiblement diminuées, est bien fondée, cela veut dire qu'il y aura de grandes quantités de marchandises qui pourront être expédiées au Canada et ils désirent grandement trouver des débouchés au Canada.—R. Je crois qu'il est évident que l'on peut y établir un bon marché pour nous dont l'importance serait considérable. Notre commerce avec ces îles est largement en notre faveur en ce que nous expédions plus de marchandises que nous n'en importons. Je crois que nous devrions stimuler ce mouvement et essayer d'obtenir tout ce que nous pourrons, mais je désire attirer votre attention au service que nous rendons au Canada par le fait des marchandises que nous transportons aux Antilles.

M. KYTE: Sans aucun doute, c'est un service important à ce point de vue.

Le TÉMOIN: Oui.

(Le président M. Euler reprend le fauteuil et M. Stork se retire.)

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité ont-ils d'autres questions à poser à sir Henry relativement à ce sujet particulier?

M. JELLIFF: Je ne désire pas parler des fruits mais bien revenir à la question du grain et vous demander quels ont été les résultats du commerce de grain sur les lacs, avec les navires de la marine marchande?

Le TÉMOIN: Nous avions huit navires sur les lacs l'année dernière qui ont fait 107 voyages pour le transport de 11 380.787 boisseaux de grain. Les recettes brutes ont été de $585.288.13, les déboursés ou dépenses se sont élevés à $507.261.23, laissant un bénéfice de $78.026.90.

Le président:

Q. C'est là un bénéfice d'exploitation?—R. Oui, un bénéfice d'exploitation seulement; sont inclus dans les dépenses seuls les frais d'exploitation du navire plus les frais d'assurance.

M. Stewart:

Q. Ces voyages dont vous parlez sont compris dans le rapport des voyages sous nolisement—157?—R. Cela est généralement inscrit sous nolisement.

Q. Voulez-vous bien nous expliquer brièvement ce que vous voulez dire par nolisement?—R. Voici: on dit noliser un navire; par exemple, un homme loue un navire de vous, vous lui louez à un certain prix et à certaines conditions et il le conduit à son gré et ce qu'il en fait est à lui. Votre bénéfice, c'est le loyer que vous en retirez tout comme le loyer d'une maison ou d'un édifice pour servir de magasin. Il y a aussi une autre sorte de nolisement sous le régime duquel nous entreprendrions de transporter une certaine cargaison particulière, disons du

[Sir Henry Thornton.]

grain—c'est-à-dire que nous ferions un contrat avec l'expéditeur de recevoir une cargaison de grain pour lui. Cela sera censé être une sorte de nolisement, par opposition aux cargaisons pour fins générales.

Q. Vous vous engagez à transporter une certaine quantité de marchandises et vous assumez toute responsabilité au point de vue des dépenses?—R. Il y a deux sortes de nolisement, ou vous vous engagez par contrat avec un expéditeur de transporter une cargaison pour lui, certaines marchandises pour lui, ou vous pouvez noliser le navire à quelque individu qui le conduira lui-même. (A M. Doherty) La plupart de ces navires étaient, je crois, exploités par nous?

M. DOHERTY: Tous, monsieur.

M. JELLIFF: C'est avec ces navires que vous avez réalisé ces bénéfices?

Le TÉMOIN: Oui, nous avons réalisé $78,000.

M. JELLIFF: Avons-nous d'autres navires que nous pouvons utiliser pour ce commerce?

M. DOHERTY: Non; nous avons affecté à ce commerce sur les lacs tous les navires dont nous pouvions disposer.

Le président:

Q. Déclarez-vous, sir Henry, que vous avez fait un bénéfice net après avoir pris en considération l'intérêt sur le placement?—R. Non, nous n'en avons pas fait si vous prenez en considération le coût du navire et la charge annuelle au compte du capital.

M. Jelliff:

Q. Pensez-vous que vous avez là une concurrence qui a pu être le résultat de l'emploi de nos propres navires?—R. Je crois que nous avons agi sagement. Je me rappelle qu'au commencement de l'automne dernier il y a eu, comme vous le savez, beaucoup de difficultés parce que des navires américains se lancèrent dans cette entreprise. J'en fus alarmé parce que je craignais non seulement que le grain ne serait pas en mouvement, mais que s'il devait être en mouvement il lui aurait fallu trouver un débouché en passant par Duluth ou quelque autre port américain, et par conséquent j'étais heureux de constater que nous avions un si grand nombre de nos navires affectés à ce commerce. Je suis allé plus loin et j'ai essayé de noliser des navires américains pour le compte de la marine marchande afin de briser tout *deadlock* qui pourrait survenir, et je crois que le fait d'avoir nos propres navires sur les lacs ou que nous étions aussi dans une certaine mesure dans le commerce de transport et que nous pouvions noliser des navires, si nous en trouvions, peut avoir produit un certain effet; à quel degré? il est difficile de le dire. Heureusement, les choses s'arrangèrent et nous n'avons pas eu à nous en occuper davantage.

Q. En général les cultivateurs dans l'Ouest ont demandé à grands cris de voir quelques-uns de nos navires affectés à ce commerce afin de briser certaines de ces combinaisons?—R. Nous avons maintenant autant de nos navires que nous pouvons affecter à ce commerce.

Q. Est-ce que tous vos navires sont utilisés pour des fins de transport entre les ports canadiens?

M. DOHERTY: Avec une ou deux exceptions, oui.

Le TÉMOIN (à M. Doherty): Ils étaient en service entre des ports canadiens?

M. DOHERTY: Oui, sir Henry, mais ils sont allés dans les ports américains de bonne heure au commencement de la saison lorsque nous ne pouvions pas avoir de grain à Fort-William et à Port-Arthur.

M. STEWART: J'allais suggérer que cela serait intéressant, si nous pouvions l'obtenir sans en imposer trop au département, d'avoir les détails d'un voyage

[Sir Henry Thornton.]

type d'un navire affecté au transport du grain sur les Grands lacs comme ceux que nous avons eus pour le transport du bétail.

M. DOHERTY: Cela n'est pas possible.

M. STEWART: Si vous en preniez deux pour chaque mois en prenant pour le même mois les taux maxima dans le cas d'un navire et les taux minima pour l'autre en nous donnant les détails complets, les dates, le tonnage des navires, les ports—eh bien, je suppose qu'ils étaient tous en partance de Port-Arthur, mais les ports de destination des cargaisons, tout cela serait du plus haut intérêt pour références lorsque nous aurons à considérer les états concernant les taux sur les Grands lacs.

M. DOHERTY: Non, les entrées pour le trafic des lacs ne se font pas sur la base d'un voyage simple mais elles couvrent une série de voyages avec quelques-uns des navires qui sont continuellement en service pendant toute la saison. Un compte simple couvre tous les frais d'exploitation qui s'y rattachent et les recettes provenant du fret. Il n'est pas à désirer que l'on base nos calculs sur les détails d'un voyage simple.

Le TÉMOIN (à M. Doherty): Ne pourriez-vous pas en faire une estimation?

M. DOHERTY: Cela serait difficile.

M. STEWART: Au lieu de nous contenter d'une estimation, ne pourrions-nous pas procéder de cette façon? Au lieu de demander les états pour différents voyages, prenons, par exemple, un seul navire—vous avez des entrées pour chacun, n'est-ce pas?

M. DOHERTY: Oui, précisément.

M. STEWART: Prenez un ou deux de ces navires et fournissez-nous un état pour les item que j'ai demandés. Cela serait intéressant.

Le PRÉSIDENT: Il me semble qu'il en vaudrait la peine de tenir note de tout cela afin de pouvoir déterminer quels sont les résultats obtenus séparément pour chaque voyage. Est-ce l'habitude?

M. DOHERTY: Non pas sur les lacs, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il en est ainsi pour le trafic maritime.

M. DOHERTY: Oui. Sur les lacs c'est un va-et-vient plus ou moins comme le service de traversiers et il y a parallélisme au point de vue des dépenses encourues.

L'hon. M. GRAHAM: Pouvez-vous nous donner les états pour les voyages concernant deux navires pour la saison?

M. DOHERTY: Oui, nous pouvons faire cela.

M. Harris:

Q. Est-ce que quelques-uns de ces navires n'ont pas été utilisés pour le transport de l'anthracite par voie des canaux?—R. Je ne le crois pas.

M. DOHERTY: Je crois que nous avons eu deux ou trois cargaisons de charbon; je ne saurais dire si c'était de l'anthracite ou du charbon mou.

M. Harris:

Q. D'où provenait-il? de Sydney?

M. DOHERTY: Non, des ports américains sur le lac vis-à-vis de Fort-William.

M. HARRIS: Il n'y a pas d'approvisionnement de charbon au Cap-Breton?

M. DOHERTY: Nous n'en avons pas de convenable pour le service par les canaux.

[Sir Henry Thornton.]

M. HARRIS: N'avez-vous pas un registre pour vos traversées sur les Grands lacs—que vos voyages fussent profitables ou non?

M. DOHERTY: Comme question de fait, au vrai sens du mot, ce n'est pas une entreprise profitable, mais elle nous aide à nous dédommager de nos frais pour le service de nos navires allant jusqu'à Fort-William, vu qu'autrement ils s'y rendraient sans cargaison, mais de bénéfices il n'y en a pas. Les frais d'exploitation de ces navires allant vers l'ouest en sont diminués d'autant. Le taux actuel est d'environ 40 cents la tonne, et vous vous imaginez bien ce qu'il peut en rester de profit.

M. HARRIS: Est-ce que cela vous a aidés à réaliser un bénéfice?

M. DOHERTY: Cela a contribué à nous donner les résultats que sir Henry vient de vous mentionner.

M. HARRIS: Faites-vous l'énumération de quelques-uns de ces résultats?

M. DOHERTY: Ils seraient compris dans le rapport final.

Le TÉMOIN (à M. Doherty): Mais c'est un facteur négligeable.

M. DOHERTY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a un nouveau type de navire qui se charge très rapidement de charbon ou de sable et qui se décharge mécaniquement aussi très rapidement, ce qui épargne beaucoup de frais de manutention. Est-ce que l'on pourrait faire passer un de ces navires par nos écluses de la Nouvelle-Ecosse à Toronto?

Le TÉMOIN: J'en doute parce qu'il m'arrive d'en savoir quelque chose ayant eu charge des écluses à Ashtabula et Erié pendant quelque temps. En fait de transport de houille et de minerai sur les lacs l'économie consiste à utiliser des navires de grandes dimensions, disons de 10,000 tonnes, ayant une longueur moyenne d'environ 550 pieds et entre 50 et 55 pieds de largeur, avec les machines à l'arrière et tout l'espace disponible à l'avant, les écoutilles, comme vous le savez, formant presque tout le pont. Pratiquement, vous enlevez le plancher et vous avez au-dessous simplement un coffre vide. Il n'y a pas d'étais ni autres choses. Maintenant, ces navires peuvent manutentionner la houille et le minerai à un taux peu élevé tout en donnant une bonne marge de profit, vu qu'il est facile de procéder à leur chargement ou déchargement. J'ai vu un navire entrer au port d'Ashtabula à 8 heures du matin avec 10,000 tonnes de minerai et à 8 heures du soir il s'était débarrassé de cette cargaison et était reparti avec 10,000 tonnes de charbon. Cela constitue un mouvement de marchandises très rapide, mais les navires de ce genre seraient trop gros pour passer par nos canaux, et je suis bien convaincu qu'il n'y aurait probablement pas de profit à construire des navires qui seraient assez petits pour y passer.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous venez de parler d'un charbonnier type sur les lacs?—R. Oui.

Q. On a apporté de légers changements à ce type. Nous en avons un en service à Thorold. C'est un navire plus fort, muni d'appareils mécaniques et censé prendre également bien des chargements de sable ou de houille. Je me demandais si nous ne pourrions pas avec ce type de navires, qui est plus petit que celui dont vous avec parlé, transporter la houille de la Nouvelle-Ecosse à Toronto et à Hamilton à des taux moins élevés. Ce serait une bonne chose pour la Nouvelle-Ecosse et aussi pour l'Ontario?—R. Je parle maintenant sans une grande connaissance de ce navire particulier mais j'oserais dire qu'il vous faudrait pour ce plus petit navire le même équipage que sur le plus grand. Dans le cas de ce dernier vous auriez des frais beaucoup plus considérables au point de vue de la cargaison.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Je ne crois pas qu'il résisterait au temps que nous avons sur le golfe?—R. Je crois que vous avez raison.

Q. Cet autre bateau tient à la fois du navire océanique et du navire des lacs?—R. Je crois que vous constaterez que toute la question reposera sur les dépenses à encourir pour mettre le navire en service par pied cube d'espace destiné à la cargaison. C'est là qu'il faut éventuellement en arriver. Cela est facile à trouver sans trop de difficulté.

Q. Il me semble qu'il y a là un vaste champ d'étude dans l'intérêt public?—R. L'entreprise se résumerait à peu de chose. Mais je crois que nous ferions mieux d'étudier la question et de présenter un rapport avant que le comité ajourne.

Sir HENRY DRAYTON: S'il y a un moyen quelconque de transporter la houille de la Nouvelle-Ecosse en Ontario, nous en sommes, mais ce n'est que par eau que nous pourrons le faire.

Le TÉMOIN: Ce n'est que par eau que nous pouvons transporter du charbon pour faire concurrence au charbon américain.

Le président:

Q. Pourrait-on le faire venir sans avoir à transborder le charbon à Montréal?—R. Oui. L'idée de sir Henry est d'avoir un navire qui peut passer par les canaux.

L'hon. M. Graham:

Q. Il faudrait un navire ayant un très faible tirant d'eau?—R. Je crains que notre difficulté ne soit d'avoir à construire des navires trop petits.

M. HARRIS: Je comprends que ces 8 navires ayant fait 107 voyages n'ont aucunement fait de concurrence aux bateaux de cargaison générale en destination de Hamilton et Toronto?

M. DOHERTY: Non, ils ne descendaient pas plus loin que Port-Colborne.

M. HARRIS: Ils ne faisaient pas de concurrence à la Kirkwood Line ou à la Canada Steamship?

M. DOHERTY: Non, pas de concurrence du tout à Montréal.

M. Milne:

Q. Est-ce que ces navires ne pourraient pas bien être affectés au transport du grain?—R. Non, vous avez à tenir compte que ces cargaisons doivent aller dans des bateaux spécialement construits pour ce genre de transport vu qu'à cause de leur construction légère ou pour d'autres raisons ils ne sont pas bons le service océanique. Vous ne pouvez pas avec avantage convertir les navires des lacs en navires océaniques ni prendre ces derniers pour les mettre en service sur les lacs.

Q. Est-ce que ces navires étaient des navires océaniques?—R. Ils avaient été d'abord construits pour des fins de transport océanique. Ce sont des navires fortement construits, capables de supporter n'importe quel temps en mer.

Q. Ne peut-on pas les utiliser sur l'une de nos routes océaniques?—R. Ils étaient trop petits pour être employés profitablement aux fins de transport océanique.

L'hon. M. Graham:

Q. Nous en avons cinq ou six maintenant en service pour les Antilles?—R. Oui, quelques-uns.

M. Stewart:

Q. De quel tonnage sont-ils?—R. Environ 3,400 tonnes.

[Sir Henry Thornton.]

M. Harris:

Q. Je comprends que c'est votre politique de tenir tous ces navires employés?—R. Notre but est d'utiliser tous les navires et de faire avec chacun tout l'argent que l'on en peut itrer.

Q. Cela veut dire qu'il y en aura un assez grand nombre qui seront à l'ancre la saison prochaine?—R. Je crois que nous avons eu l'année dernière moins de navires à l'ancre que les années précédentes.

M. DOHERTY: Que l'année précédente.

Le TÉMOIN (à M. Doherty): Combien en aviez-vous à l'ancre l'année dernière, à peu près?

M. DOHERTY: Dix environ.

Sir HENRY DRAYTON: Je vous dirai que notre flotte d'urgence a bien mieux fait entre vos mains que la flotte d'urgence aux Etats-Unis.

Le TÉMOIN: Je vous remercie du compliment mais j'ignore si je dois lui attacher une grande importance vu qu'ils ont fait un véritable fiasco avec leur flotte.

Sir HENRY DRAYTON: Ils ont les mêmes difficultés que nous avons à surmonter.

L'hon. M. GRAHAM: Oh oui!

Le TÉMOIN: Ils avaient une flotte beaucoup plus considérable, bien plus difficile à contrôler. C'était une entreprise énorme.

Le président:

Q. D'une manière générale, sir Henry, êtes-vous prêt à dire que vous êtes en faveur de continuer le service de l'est qui nous a fait perdre une somme importante?—R. Naturellement, on a grandement ridiculisé le fameux voyage de l'un de nos navires qui nous a coûté une perte de $73,000, mais il ne faut pas prendre ce voyage comme le type de tout notre service. Je dis que nous devrions continuer notre service en Orient. Plus nous étudions cette question plus nous constatons qu'il y a là un fort volume de commrece à développer au point de vue du transport océanique. C'est comme toute autre chose. Ce que j'ai dit au sujet de la Marine marchande s'applique d'une manière générale, je crois, à notre service vers l'Orient. A cette phase je ne me sens pas disposé à abandonner la partie et me tirer de l'arène, mais tant que nous aurons ces navires, tant que nous aurons mis notre enjeu—probablement on ne nous comprendra pas—mais tant que nous serons dans la partie, je crois que je serais prêt à soutenir qu'on double mon enjeu une fois ou deux...

L'hon. M. GRAHAM: Sir Henry Drayton va tirer trois cartes.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser sur cet aspect de la question?

M. Jelliff:

Q. Comment sont déterminés les taux de transport du grain sur les Grands lacs? Sont-ils basés sur l'offre et la demande. . . R. Vous voulez dire d'une manière générale?

Q. Oui.

Le TÉMOIN (à M. Doherty): Pouvez-vous répondre à cette question?

M. DOHERTY: D'après les conditions du marché et suivant l'offre et la demande.

Le TÉMOIN (à M. Doherty): Cela dépend du rapport de l'offre et de la demande?

M. DOHERTY: Absolument.

[Sir Henry Thornton.]

M. Stewart:

Q. Nous pouvons compter, sir Henry, que dans le rapport que vous présenterez, vous démontrerez que les taux ont été le plus élevés qu'il était alors possible d'exiger eu égard au volume du trafic?—R. Je ne sais pas s'il en est ainsi. Il peut arriver que nous ayons été débonnaires et que nos taux aient été un peu plus bas. Dans ce genre d'affaires, il y a deux choses à considérer. Nous voulons d'abord retirer un revenu de la marine marchande; c'est notre but principal, c'est vers cet objectif que doivent tendre tous nos efforts; mais il ne faut pas que les taux soient excessifs et nous ne devons en aucune manière gêner la vie industrielle du pays. Il est assez difficile parfois de garder une mesure exacte, mais nous devons faire de notre mieux; c'est-à-dire que nous devons retirer un revenu du capital qui nous a été confié, et que nous devons le faire sans créer un fardeau pour ceux qui nous confient leur fret. C'est la réponse la plus juste que je puisse donner.

Q. Si votre rapport donne les taux de fret, nous pouvons les comparer avec la moyenne des taux et voir dans quelle mesure vous avez été philanthrope.

Le PRÉSIDENT: Cela n'est pas défendu par la loi.

M. HARRIS: Le rapport que nous avons devant nous, monsieur le président, ne donne pas d'une manière aussi compréhensible peut-être que certains d'entre nous l'auraient désiré les opérations pour l'année courante de la marine marchande du gouvernement canadien, si on le compare à celui des autres années. Avant de demander des détails à ce propos, je voudrais demander à sir Henry Thornton si le bureau d'administration a l'intention de faire quelques changements dans l'agencement général de ces rapports?

Le TÉMOIN: Monsieur Harris, je puis vous répondre de la manière suivante: entre nous, je reconnais peu de mérite à l'agencement de ce rapport, malgré que je l'aie signé, et il en est de même de la plupart des rapports antérieurs. Celui-ci est fait au point de vue des relations de la marine avec les chemins de fer, et nous avons entrepris de donner un rapport exposant aussi complètement que possible tous les travaux de l'administration, ce qui n'est pas une mince affaire. Avant cette année, nous n'avons jamais donné autant de détails, à cause de la somme de travail que cela signifie, mais je crois que le rapport devra être beaucoup plus complet l'année prochaine. En d'autres termes, le rapport de l'année prochaine sera, si je puis y parvenir, à peu près dans le même agencement que celui des chemins de fer pour l'année dernière.

Sir Henry Drayton:

Q. Pas tout à fait, je l'espère?—R. Je ne puis comprendre ce que vous voulez dire.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne sais s'il convient maintenant de discuter le rapport des chemins de fer, mais vous avez ici sur la première page un résumé et une conclusion que je ne puis trouver dans l'autre. Vous donnez ici la position réelle, comme vous pouvez le voir. Si nous avions cela dans le rapport des chemins de fer, il n'y aurait pas tant de contradictions dans l'agencement du rapport.

Le TÉMOIN: A ce propos, quoi qu'on dise de ce rapport et de celui des chemins de fer, nous ferons tous nos efforts pour que les deux exposent réellement la vraie situation. C'est ce que nous avons essayé de faire dans le rapport des chemins de fer, malgré votre opinion dans un sens contraire.

Sir Henry Drayton:

Q. Avez-vous dans le rapport des chemins de fer une page qui ressemble à cette première page du rapport de la marine marchande?—R. Le rapport des

[Sir Henry Thornton.]

chemins de fer a été rédigé de la même manière que la plupart des rapports concernant les chemins de fer.

Q. Cette réponse s'applique peu à ma question.—R. Je crois que nous sortons quelque peu du sujet.

Le PRÉSIDENT: Je le crois aussi.

Le TÉMOIN: Ce que je voulais expliquer à M. Harris, c'est que nous préparerons et soumettrons un rapport beaucoup plus complet que celui-ci.

M. HARRIS: Je crois qu'il convient de faire une étude attentive de tout cela, et quel que soit le mode choisi à l'avenir, il faut que l'agencement ressemble quelque peu à celui des années antérieures, afin de permettre les comparaisons. Il est assez difficile d'en arriver à une conclusion quelconque à la lecture de ce rapport.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry a dit qu'il avait l'intention de présenter un rapport plus complet à l'avenir.

M. MACKINNON: Je voudrais poser une question au ministre, et c'est au sujet du charbon de la Nouvelle-Ecosse transporté en Ontario. Sir Henry dit que ces bateaux ne peuvent remonter les canaux, parce que ceux-ci ne sont pas assez profonds. Le ministre peut-il nous dire ce qui a été fait pour creuser les canaux allant jusqu'aux lacs?

L'hon. M. GRAHAM: Si l'on peut résoudre la question du chenal maritime du Saint-Laurent, le désir de mon ami sera réalisé. Actuellement, nos canaux peuvent recevoir des vaisseaux d'un tirant de 14 pieds. Nos bateaux de la marine marchande ne peuvent passer dans les canaux avec un plein chargement; ils ne sont pas faits pour cela. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne peut s'expédier que par eau. Actuellement, la principale difficulté, me dit-on, est le transbordement à Montréal. J'ai des doutes à ce sujet, mais le gouvernement étudie présentement la question de transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal par bateau, puis d'assurer ensuite un transport à bon marché pour faire la distribution de ce charbon en Ontario. Je ne sais si nous réussirons à résoudre cette difficulté.

M. HARRIS: Bien, poussez l'adoption du plan de creusement du Saint-Laurent avant de construire d'autres vaisseaux pour ce service.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions sur ce sujet? Sinon, nous pourrions continuer l'étude du budget en prenant à la page 32. Il est probable que la discussion que nous venons de terminer couvre bien le sujet de cet item. Toutefois, je vais le lire:

> "Prêt à la Canadian Government Merchant Marine, Limited, remboursable sur demande, avec intérêt à un taux qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, à tels termes et conditions que le Gouverneur en conseil pourra déterminer, et pour être appliqué au paiement de déficits dans l'exploitation de la compagnie et des navires sous le contrôle de la compagnie pendant l'année finissant le 31 mars 1925."

le montant mentionné étant de $900,000, contre $1,500,000 l'année dernière, soit une diminution de $600,000.

M. HARRIS: Sir Henry a peut-être une déclaration à faire à ce propos.

Le TÉMOIN: La déclaration est bien simple. Le crédit demandé chaque année est destiné à couvrir le déficit d'exploitation; on l'a employé à cette fin l'année dernière, et nous ferons de même cette année.

Le PRÉSIDENT: L'année dernière, le déficit d'exploitation a été de $1,800,000 environ. Je remarque que vous demandez seulement $900,000 cette année. Est-ce parce que vous vous attendez à une perte moins élevée cette année?

[Sir Henry Thornton.]

Le TÉMOIN: Oui. Nous demandons moins parce que les conditions sont meilleures.

M. HARRIS: Sir Henry, l'argent que vous recevez de la vente des vaisseaux est mis en réserve pour l'acquisition de nouvel actif?

Le TÉMOIN: Vous voulez savoir ce que nous avons l'intention de faire avec l'argent provenant de la vente des vaisseaux?

M. Harris:

Q. Oui?—R. Cet argent est mis à la disposition du gouvernement.

Le major BELL: Il est remis au receveur général.

M. STEWART: Comment couvrez-vous le montant de $364,000, le surplus du déficit de l'année dernière sur le crédit demandé?

Sir Henry Drayton:

Q. Le paiement de ces billets augmenterait votre actif?—R. Oui.

Q. Quel en est le montant?

Le TÉMOIN (à M. Davidson): Cette somme sera couverte dans le budget supplémentaire.

M. DAVIDSON: Nous n'avons pas de budget supplémentaire, mais évidemment nous en aurons un plus tard.

Sir Henry Drayton:

Q. La question posée par mon honorable ami (M. Stewart) cherche à connaître d'où provient la différence de $600,000 de cette année, mais, certes, vous pouvez l'expliquer mieux que moi?—R. Vous voulez parler de la différence entre ce que nous avons demandé l'année dernière...

Q. Oui?—R. Parce que nous avons de bonnes raisons de croire que la situation sera meilleure...

Q. Et de combien la vente des bateaux diminue-t-elle le montant des intérêts et de l'amortissement?

Le major BELL: Le crédit est destiné à couvrir seulement les déboursés en argent.

Sir HENRY DRAYTON: Les déboursés en argent seulement.

Le major BELL: C'est absolument cela.

Sir Henry Drayton:

Q. L'administration est donc d'avis que les conditions sont meilleures?—R. Oui.

M. STEWART: Je ne crois pas que sir Henry Drayton ait bien saisi le sens de ma question. Le déficit d'exploitation a été l'année dernière de $1,864,000; le crédit voté était de $1,500,000. Je veux savoir comment on couvrira la différence de $364,000.

Le PRÉSIDENT: L'une des sommes s'applique à l'exercice financier, et l'autre à l'année civile?

Le major BELL: Je croyais qu'il y avait un budget supplémentaire. Il y avait un crédit de $1,500,000 pour couvrir le déficit de l'année dernière, mais le déficit réel a dépassé $1,800,000; la différence n'est pas couverte du tout.

Le PRÉSIDENT: Serait-elle comprise dans ce montant de $900,000?

Le major BELL: Oui.

M. STEWART: Dans ce cas, si nous votons $900,000, le déficit ne sera que de $500,000 et un peu plus?

[Sir Henry Thornton.]

Le major BELL: Il faut une certaine élasticité à cause de notre capital de roulement.

Le PRÉSIDENT: Y aura-t-il quelque crédit à part cela dans le budget supplémentaire?

Le major BELL: Non. Ce montant, d'après ce que j'en connais, est supposé couvrir tout ce qu'il nous faut pour cette année.

Le PRÉSIDENT: C'est assez encourageant. Avez-vous d'autres questions?

Sir Henry Drayton:

Q. Alors voici comment les chiffres doivent s'aligner: le crédit ne représente réellement que $543,399, montant qui, de l'avis de l'administration, devra couvrir le déficit de cette année?—R. C'est ce que nous demandons.

Q. De sorte qu'il y a pratiquement une diminution de $1.000,000 sur l'année dernière?—R. Oui.

L'hon. M. Graham:

Q. Pourrons-nous en rester là pour cette année?—R. Bien, moins on a d'argent, moins on est porté à dépasser les limites assignées.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne conteste pas cela.

M. STEWART: Il y a un autre sujet sur lequel je voudrais me renseigner. Je ne comprends pas bien si le bureau d'administration de la marine marchande a le pouvoir d'augmenter le nombre des vaisseaux sans un crédit spécial, ou du moins, sans donner dans le détail du crédit la destination de l'argent voté.

Le PRÉSIDENT: Dans les dépenses au compte du capital?

M. STEWART: Dépenses au compte du capital sous forme d'achat de nouveaux vaisseaux.

Le TÉMOIN: J'aimerais que cette question fût posée à quelqu'un plus au courant de la procédure.

Le major BELL: Le montant mentionné ici ne peut servir à l'achat de nouveaux vaisseaux; mais avec l'approbation du gouvernement, on peut prendre l'argent provenant de la vente d'un vaisseau pour en acheter un autre d'un type différent.

Sir HENRY DRAYTON: En d'autres termes, vous avez en main une somme de $300,000 que vous pouvez employer à l'achat de vaisseaux, avec l'approbation du gouvernement?

Le major BELL: Dans l'ancienne administration du *Canadian Northern*, nous avions un fonds de fiducie que nous ne pouvions entamer, excepté pour l'achat d'un nouveau bateau.

Le PRÉSIDENT: Maintenant vous avez l'argent provenant de la vente des quatre vaisseaux?

Le major BELL: Oui.

M. STEWART: Vous pouvez échanger les bateaux en service, mais vous ne pouvez augmenter le montant investi?

Le major BELL: Oui. Il faut l'approbation du gouvernement pour vendre ces bateaux; le bureau ne pourrait le faire autrement.

M. STEWART: Il en est de même pour l'acquisition d'un bateau?

Le major BELL: Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Combien avez-vous reçu en vendant ces bateaux?—R. Nous les avons vendus à termes: 50 p. 100 au comptant, et une première hypothèque sur les vaisseaux pour couvrir le reste.

[Sir Henry Thornton.]

Sir HENRY DRAYTON: Vous ne pouviez probablement pas avoir tout au comptant, mais je ne doute pas que les paiements qui restent à faire soient assurés.

M. KYTE: Y avait-il de ces bateaux sur les lacs?

Le major BELL: Oui. Nous avons demandé des soumissions, mais je ne crois pas que nous ayons eu une seule...

Le TÉMOIN: Aucune soumission n'a été acceptée dans tous les cas. Nous les avons trouvées trop basses.

M. KYTE: Ces vaisseaux ont été vendus bien en bas du prix de revient?

Le major BELL: Oui.

M. KYTE: Les propriétaires actuels n'ont pas autant de frais généraux provenant du capital investi?

Le major BELL: C'est vrai.

M. STEWART: Je crois avoir entendu hier que le coût actuel pour remplacer ces vaisseaux serait de 60 p. 100.

Sir HENRY DRAYTON: Non. Je demandais à sir Henry Thornton s'il croit que $60 la tonne représente bien la valeur actuelle de remplacement?

M. STEWART: Je me suis trompé. Je pensais que vous aviez dit 64 p. 100.

Sir HENRY DRAYTON: Non. Je pense que cela représente 175...

Le TÉMOIN: Je le crois. Ces vaisseaux ont été construits dans une période de grand besoin et dans des conditions spéciales.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez examiné assez bien tous les travaux de la marine marchande canadienne. Je puis dire que nous avons fini...

Sir HENRY DRAYTON: Ils étudient les prix de vente de ces vaisseaux; quel montant cela représente-t-il?

Le PRÉSIDENT: Je veux dire que nous devrions exprimer notre opinion sous la forme d'un rapport.

Le TÉMOIN: Le total des prix de vente est de $721,000, sur lequel nous avons reçu $346,900 comptant; le solde est garanti par hypothèque sur les vaisseaux, par des billets et autres valeurs subsidiaires qui, d'après nous, sont de tout repos. Nous aurons finalement $721,000.

M. Drummond:

Q. Combien de vaisseaux avez-vous vendus?—R. Sept.

Sir HENRY DRAYTON: Bien, en sus de cela, il y a le montant reçu pour les bateaux du *Canadian Northern*. Quel est ce dernier montant?

Le major BELL: Je pense qu'il est dans les environs d'un million...

Le TÉMOIN: Je crois que c'est à peu près $1,200,000.

Sir HENRY DRAYTON: Ce montant est-il net?

Le TÉMOIN: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Il résulte donc de tout cela que le gouvernement et l'administration ont en main une somme, disponible immédiatement ou avant longtemps, de $1,921,000, et qui peut s'appliquer à l'achat de nouveaux vaisseaux avec le consentement du gouvernement.

Le TÉMOIN: C'est bien cela.

M. STEWART: Les rapports que nous avons devant nous ne donnent que quatre vaisseaux vendus en 1923.

Le TÉMOIN: Oui, mais nous en avons vendu trois autres depuis la publication du rapport. J'ai donné la situation à date.

[Sir Henry Thornton.]

M. Stewart:

Q. Pouvez-vous nous donner les noms des trois autres?—R. Le *Canadian Logger*, le *Scaler* et le *Miner*.

Sir Henry Drayton:

Q. Où ces fonds sont-ils déposés? Qu'a-t-on fait de $1,200,000?—R. Ils sont remis à des compagnies de fiducie.

Le major BELL: Ils sont confiés à la *National Trusts* de Toronto.

Sir HENRY DRAYTON: Que fait-on de l'intérêt?

Le TÉMOIN: Il est ajouté au capital.

Sir HENRY DRAYTON: Il augmente d'autant le montant des obligations?

Le major BELL: Oui, monsieur.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois, monsieur le président, que nous pourrions approuver ce crédit.

Le PRÉSIDENT: Est-il besoin d'une motion formelle? Je ne le crois pas.

L'hon. M. GRAHAM: Oh! non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque résolution ou d'autre chose à soumettre avant de passer à la question des chemins de fer? Voulez-vous étudier le rapport...

Sir HENRY DRAYTON: Relativement au rapport, je crois que nous devrions ici étudier certaines choses, par exemple, le transport des viandes réfrigérées, sur lequel sir Henry Thornton devait nous donner des renseignements.

Le PRÉSIDENT: Et le développement du commerce avec les Antilles...

Sir HENRY DRAYTON: Oui, et le service côtier.

Le TÉMOIN: Je me demande si le comité trouvera bon, je crois que la chose sera très utile pour ceux qui ont charge d'administrer la marine marchande, de résumer cette discussion en tout ou en partie sous la forme de trois, quatre ou cinq conclusions qui serviront à guider les administrateurs; par exemple, votre opinion au sujet du trafic avec les Antilles, nos efforts pour développer un commerce de viandes réfrigérées, la constatation des pertes dans notre trafic avec le Royaume-Uni par suite de l'insuffisance du fret allant vers l'ouest ou fret de retour, et enfin la conclusion qu'il faut faire des efforts pour assurer plus de trafic venant vers l'ouest. En d'autres termes, je trouve qu'il serait malheureux de voir disparaître les choses intéressantes qui ont été dites au cours de cette discussion ou tout simplement demeurer à l'état de témoignage que bien peu de personnes liront.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a des sujets que nous pourrions étudier spécialement.

Le TÉMOIN: Je voudrais voir résumer cela sous une forme qui puisse nous servir plus ou moins de règle de conduite pour l'avenir.

Sir HENRY DRAYTON: Après vous entendu, sir Henry, il me semble que la première chose à étudier doit être nos obligations établies par un contrat avec les Antilles, et de quelle manière nous pouvons les remplir. Il n'y a pas de doute à ce propos: il faut remplir nos obligations; je pense aussi qu'il est important de faire quelque chose relativement à notre service de cabotage qui donne des profits, soit en achetant de nouveaux bateaux, soit en en prenant sur d'autres routes ne rapportant rien, si nous sommes persuadés que tout a été tenté pour créer un trafic rémunérateur, et ce dernier plan est celui que je favoriserais, car le service côtier du Pacifique semble être une entreprise qui rapporte des profits. Nous pourrions faire à ce sujet des recommandations définies et basées sur une politique saine, en prenant comme principe général de rechercher et obtenir du trafic rémunérateur. Il y a aussi une autre chose qui nous intéresse, non seule-

ment à propos de la marine marchande, mais comme but utile à tout le pays, et c'est d'établir des services réguliers appropriés, afin que les gens des Provinces maritimes puissent s'y fier, tout comme les gens de la côte du Pacifique qui pourraient bénéficier du passage par le canal Panama. Je crois que nous devrions faire tous nos efforts dans ce sens. Mon opinion personnelle est que si nous établissons un service approprié entre le Pacifique et l'Angleterre, nous n'aurons pas besoin de nous occuper d'avoir des douaniers à New-York; nous pouvons nous débarrasser de tout cela et faire nous-mêmes le service.

Le TÉMOIN: Vous voyez que si toutes ces choses étaient résumées sous la forme d'une résolution, non seulement la présente administration, mais aussi toutes les administrations futures pourraient s'en servir pour suivre la volonté des actionnaires de la compagnie représentés par ce comité. Nous aurions une règle définie pour nous guider.

Sir HENRY DRAYTON: Je suggère que l'administration prépare des recommandations dans le sens qu'elle désire.

Le PRÉSIDENT: Je pense que cela appartient plutôt au comité...

Sir HENRY DRAYTON: Je vais vous expliquer ce que je veux dire. Je crois qu'après tout, l'administration sait ce qu'elle veut avoir, et elle pourrait nous donner des recommandations; nous aurions tous une copie de ces recommandations pour les étudier, voir comment nous pouvons suivre les indications de l'administration, quels sont les changements que nous voudrions faire ou que nous jugerions nécessaires. Je pense que c'est la manière la plus pratique de procéder. L'administration est plus au fait que le comité, malgré toute la discussion que nous avons entendue.

L'hon. M. GRAHAM: Je voudrais faire un rapport sur la marine marchande. Nous pouvons prendre cette partie et en faire le sujet d'une rapport au Parlement. Je voudrais faire approuver les crédits de mon ministère, et si l'on préparait un rapport, je pourrais faire voter les crédits de la marine marchande et en finir avec ce sujet.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas pourquoi cette question ne serait pas présentée à la Chambre telle que nous l'avons étudiée.

M. STEWART: Mais cette résolution que nous discutons ne ferait-elle pas partie du rapport au Parlement?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

L'hon. M. GRAHAM: Elle formera le rapport à faire au Parlement.

Sir HENRY DRAYTON: Je comprends que le ministre ne veut pas être retardé...

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me crois pas justifiable de présenter les crédits de mon ministère avant d'avoir l'opinion du comité.

M. HARRIS: Pendant que nous rédigerons cette opinion, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de garder ici sir Henry Thornton et les autres messieurs. Le comité a devant lui les renseignements voulus. S'il s'agit simplement de faire adopter les crédits, nous devrions pouvoir en venir à une conclusion, mais si ces messieurs doivent rester ici pour entendre nos délibérations...

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous adopter un rapport intérimaire?

M. MACKINNON: Je propose d'adopter cette idée.

Sir HENRY DRAYTON: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Mackinnon, appuyé par sir Henry Drayton que le crédit de la marine marchande au montant de $900,000 soit approuvé.

La motion est adoptée.

[Sir Henry Thornton.]

M. STEWART: Il est bien explicitement compris que c'est là un rapport intérimaire auquel nous pourrons ajouter des clauses sous forme de résolutions?

Le PRÉSIDENT: Nous présenterons un deuxième rapport.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis très satisfait de ces procédures, vu que l'administration peut se rendre compte des divers aspects sous lesquels nous considérons ces questions. Il est impossible d'adopter un plan qui convienne à tout le monde, mais il est plus facile de trouver une conclusion juste sur tous les points qui servent à adopter une ligne de conduite quand l'administration siège avec nous et entend les opinions émises par des hommes venant de tous les points du Dominion. J'apprécie pour ma part, et je crois que tous reconnaissent la valeur des renseignements fournis par l'administration.

Le TÉMOIN: Au nom de l'administration, je puis dire que cette discussion nous a fortement éclairés; nous avons tous appris un aspect différent et peut-être meilleur de la question, et je crois que les délibérations du comité seront très utiles, du moins pour l'administration.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une chose, sir Henry, dont l'étude approfondie pourra, je crois, nous retarder beaucoup, et c'est la question de votre service du trafic relativement aux cargaisons de retour. Nous resterions ici tout l'été à délibérer sans réellement parvenir à vous aider. C'est un sujet qui relève entièrement du volume des affaires.

Le TÉMOIN: Ce volume dépend principalement de la sollicitation bien comprise.

L'hon. M. GRAHAM: Cela dépend de l'existence du trafic et de notre habileté à l'obtenir.

Le TÉMOIN: Sous se rapport, je crois que nous pouvons faire des améliorations considérables dans l'avenir.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne crois pas que le comité puisse se mêler de cela.

Le TÉMOIN: Je crois pouvoir vous donner un récit intéressant au sujet de l'augmentation du trafic durant l'année dernière. Plus l'administration étudie ce sujet, plus elle constate que l'on aurait pu agir d'une manière différente et probablement avec de meilleurs résultats.

Sir HENRY DRAYTON: C'est une des questions que je laisse à dessein de côté dans l'intérêt de l'administration.

M. HARRIS: Il y a une autre particularité à considérer. Quelques-uns d'entre nous ne désirent pas bien vivement avoir de fortes cargaisons de retour des pays européens au Canada.

Le TÉMOIN: Pourvu qu'il s'agisse d'articles qui ne font aucune concurrence aux produits de nos fabricants.

M. Milne:

Q. Vous avez votre part du trafic venant de ce côté-ci?—R. Non, nous n'avons pas notre part.

Sir HENRY DRAYTON: Et il y a de multiples raisons à cette situation? Je ne demande pas cela dans un but de critique.

Le TÉMOIN: C'est parfaitement vrai, nous n'avons pas notre part.

M. Mackinnon:

Q. Allez-vous à Manchester?—R. Non. Vous voulez dire en passant par le canal de Manchester?

Q. Oui.—R. Non. Nous n'avons pas de vaisseaux qui vont à Manchester.

M. MILNE: J'ai parlé hier du système de rabais, et l'on m'a dit qu'il n'existait pas; mais en étudiant le rapport de la conférence impériale, je constate que

[Sir Henry Thornton.]

ce système existe réellement. Sans donner des détails je trouve la phrase suivante: "En somme, il ne concerne que le trafic d'exportation", en parlant de l'Angleterre, "aux autres parties de l'Empire." Puis un peu plus loin: "Au lieu d'avoir un certain rabais à vous rembourser après un certain délai, pourvu que vous soyez loyaux, ils substituent une convention par laquelle vous signez un contrat de rester fidèle à favoriser les vaisseaux"—avec certaines exceptions. Il y a deux formes possibles de rabais: l'une qui est proprement un rabais, et l'autre qui consiste dans le paiement des dommages, si vous manquez à l'engagement d'être loyal envers l'autre partie.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne faut pas oublier que le gouvernement britannique est vraiment un actionnaire de la marine naviguant sur les hautes mers, et que les travaux de la commission de navigation dans quelques parties de l'Empire a dû aplanir des difficultés, et il en est résulté pratiquement un monopole de la navigation pour certaines compagnies de transport. C'est-à-dire qu'elle fournit un service en demandant aux expéditeurs de leur transmettre leur fret, et c'est de cette manière qu'elle peut s'assurer du trafic.

M. MILNE: Je comprends cela, et si le gouvernement britannique supporte à ce point les expéditeurs anglais, à quoi bon essayer de lutter avec ce gouvernement?

Le TÉMOIN: Si je me rappelle bien tous les incidents de la discussion, cette question des rabais est venue à propos de la conférence de l'Atlantique-Nord, et la réponse qui vous a intéressés, je crois, comme elle devait le faire, c'est que cette conférence avait cessé le système des rabais.

M. DOHERTY: C'est vrai.

Le TÉMOIN: Ce que vous avez lu ne se rapporte pas à la conférence du Nord de l'Atlantique, je crois. Il s'agit plutôt de l'ensemble des lignes de navigation par rapport à la Grande-Bretagne, et je suis certain que la réponse donnée à ce propos est exacte et qu'il n'y a plus de rabais, du moins pour les services qui vous intéressent. (A M. Doherty) Est-ce vrai?

M. DOHERTY: Cette pratique a été abandonnée il y a 12 ou 14 ans. Elle a été en vigueur autrefois entre le Canada et la Grande-Bretagne, mais depuis dix ou douze ans, elle a disparu.

M. MILNE: Et l'autre alternative?

M. DOHERTY: Cette réponse comprend les deux alternatives.

Le TÉMOIN: Il peut y avoir des rabais secrets.

M. DOHERTY: Certes.

M. MILNE: Je l'admets.

Le TÉMOIN: Il est impossible de vérifier. Si quelqu'un veut s'en assurer, on peut facilement le tromper.

M. MILNE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à entamer la discussion au sujet des chemins de fer Nationaux?

Plusieurs MEMBRES: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Messieurs, en l'absence du premier ministre, je dois me rendre au Conseil pour midi.

Comme membre du comité, je vous suggère d'étudier la question de l'achat d'un hôtel à Paris.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous devrions avoir une déclaration du ministre à ce propos.

[Sir Henry Thornton.]

L'hon. M. GRAHAM: Je vous donnerai une déclaration toutes les fois qu'il me faudra le faire, mais je suis certain que le témoin qui est devant vous (sir Henry Thornton) peut vous en donner une meilleure.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité d'étudier la question de l'hôtel Scribe?

Plusieurs MEMBRES: Adopté.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que nous devrions l'appeler: édifice de Paris.

Sir HENRY DRAYTON: Je croyais que vous vouliez l'appeler: Palais canadien.

Le président:

Q. Sir Henry, êtes-vous prêt à discuter cette question?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'il est temps maintenant d'aborder ce sujet.

Le PRÉSIDENT: C'est probablement le meilleur temps.

Le TÉMOIN: Oui. Permettez-moi de rassembler mes documents. .

Le PRÉSIDENT: Messieurs, sir Henry Thornton va d'abord faire une déclaration, puis il sera suivi par le major Bell qui, je comprends, peut donner certains détails.

Le TÉMOIN: La déclaration que je veux faire se rapporte aux raisons qui ont amené l'administration à faire des démarches nécessaires pour acquérir les bureaux convenables à Paris, puis le major Bell vous donnera certains détails qu'il connaît mieux que moi.

Au commencement de l'année 1923, on a jugé essentiel pour l'extension des affaires du réseau National-Canadien sur le continent européen d'avoir des bureaux convenables à Paris, et en même temps, on croyait préférable de grouper au même endroit les divers services du gouvernement canadien dans cette ville, nous assurant par là l'existence d'un centre d'atmosphère entièrement canadienne dans la ville qui est réellement la capitale du continent européen. Les raisons particulières de cet achat sont énumérées comme suit:

(1) Paris est aujourd'hui la ville de beaucoup la plus importante du continent. L'activité et l'influence du gouvernement français sur le continent, à part les autres facteurs, ont largement contribué à ce résultat. C'est le centre d'attraction des touristes, et presque tous les visiteurs de passage en Europe passent par Paris ou y séjournent quelques jours. La plupart des grandes institutions financières de l'Angleterre et des Etats-Unis ont des bureaux importants dans cette cité. Les conférences et les réunions d'hommes d'affaires se tiennent là pour déterminer les tendances du commerce et de l'industrie, et, d'une manière générale, le commerce, l'industrie et la banque prennent leur essor de Paris pour s'irradier au loin; de sorte qu'on ne peut nier que la ville de Paris soit à tous les points de vue la métropole la plus importante du continent. C'est pourquoi, en restant sans une représentation appropriée et des bureaux convenables dans ce centre, on renonce à participer aux affaires européennes, et pourtant cette part est essentielle à l'expansion des affaires et au prestige de la compagnie, si elle veut jouer un rôle dans le trafic international.

Il faut aussi se rappeler que le réseau National-Canadien a conclu des arrangements satisfaisants concernant le trafic du fret et des passagers avec les compagnies de navigation White-Star et Cunard. Le réseau National-Canadien coopère avec ces compagnies de navigation pour solliciter activement le trafic destiné aux ports canadiens et aux localités situées à l'intérieur de notre territoire. Il est vrai que ces compagnies ont déjà leurs propres bureaux dans les diverses capitales de l'Europe, mais il est bon que le public voyageur soit bien convaincu que le réseau National-Canadien ne manque pas de relations avantageuses avec les compagnies de navigation, et les bureaux en vue dans la

ville de Paris ont un effet considérable sur cet aspect de la question. Il y a aussi à considérer l'importance pour la marine marchande du gouvernement canadien d'une augmentation du fret allant vers l'ouest.

(2) Pratiquement tous les endroits avantageux pour la transaction des affaires dans le cœur de Paris sont occupés par les compagnies de transport, de commerce ou de banques. On ne pouvait trouver un endroit ayant l'étendue nécessaire pour les fins du réseau de nos chemins de fer, et la seule manière de nous procurer des bureaux convenables, c'était d'acquérir l'hôtel Scribe; on avait l'intention de réserver tout l'espace nécessaire pour nos bureaux et de louer ou vendre le reste de l'espace.

(3) L'acquisition de bureaux convenables et commodes dans la ville de Londres forme un précédent pour une acquisition semblable dans la ville de Paris, et de plus, l'expérience et la ligne de conduite des autres grandes institutions de chemins de fer et de commerce confirment cette opinion; car il faut se rappeler que ces institutions ont des bureaux non seulement dans les villes de Londres et de Paris, mais aussi dans d'autres capitales européennes moins importantes.

(4) Vu l'intention que l'administration du réseau National-Canadien avait et garde encore de faire une vive campagne pour obtenir du fret, des passagers et du trafic de messageries en Europe, ainsi que pour les fins d'immigration au Canada, il est essentiel d'avoir des bureaux qui ne le cèdent à aucun autre, et le site choisi forme hors de tout doute le local le plus satisfaisant que nous pouvions avoir.

(5) On avait l'intention de réunir en définitive sous un même toit les divers services du gouvernement qui entretiennent des bureaux dans Paris, ainsi que d'autres institutions canadiennes qui pourraient désirer avoir des bureaux convenables, établissant de cette manière un centre canadien dans le quartier commercial de Paris, ce qui non seulement serait à l'avantage du Dominion en général mais donnerait aussi plus de prestige au réseau du National-Canadien.

Considérant toutes ces conditions, nous avons communiqué avec l'honorable Philippe Roy, le commissaire général du gouvernement canadien, à Paris, pour savoir s'il approuverait le plan soumis et transporterait ses bureaux au lieu choisi, dans le cas où nous pourrions obtenir un immeuble, pourvu que le loyer et l'endroit fussent satisfaisants pour lui-même et le gouvernement. Le commissaire approuva notre plan, et plus tard M. Arnold Aronovici, domicilié à Paris, proposa au commissaire l'acquisition de l'hôtel Scribe. Le président du réseau National-Canadien ne se rappelle pas avoir pris l'initiative de cette proposition avec M. Aronovici, malgré qu'il n'ait porté aucune objection à l'intervention de celui-ci lors des entrevues antérieures. M. Aronovici est Roumain de naissance, et il a une grande expérience des affaires sur le continent européen. Depuis quinze ans environ il s'occupait d'affaires à Paris, et durant les dernières années de la guerre, en prévision d'une campagne active de propagande, il avait été nommé agent général sur le continent, pour le compte du Great Eastern Railway d'Angleterre, par les directeurs de cette compagnie. Il a agi à ce titre jusqu'à ce que nous ayons commencé les négociations pour l'achat de cette propriété à Paris. Après bien des démarches, il réussit à obtenir une promesse de vente relativement à l'hôtel Scribe pour une somme de 32,000,000 francs, et vers le premier avril 1923, il vint à Montréal pour discuter le sujet.

D'autres opinions de personnes en vue indiquent que le prix proposé était raisonnable, et quand nous apprîmes qu'au moins deux autres compagnies

[Sir Henry Thornton.]

importantes voulaient acquérir cette propriété, nous avons donné instruction à M. Aronovici de conclure immédiatement la vente d'après la promesse obtenue.

Notre procureur nous avisa alors que rien ne pouvait légalement empêcher la conclusion de la vente. Nous avions dans le temps l'intention non pas d'acheter directement la propriété au nom du réseau National-Canadien, mais de la revendre ou la transporter à quelque agent ou syndicat pouvant convenir à des termes satisfaisants de laisser la compagnie en possession, moyennant un loyer raisonnable, de la partie de la propriété qu'elle désirait avoir pour son usage. Des personnes responsables nous ont assuré qu'il n'y avait pas de difficultés insurmontables à l'exécution de ce plan. Afin d'avoir plus de liberté d'action, il fut décidé que le titre de propriété appartiendrait à M. Aronovici, le chemin de fer devant fournir les fonds par l'entremise de la banque de Toronto pour lui permettre de conclure l'achat. C'est ce qui a été fait, et la compagnie, pour se protéger, a pris une hypothèque sur la propriété, ainsi que le billet de M. Aronovici, pour le total du prix d'achat.

Toutes ces conventions et les arrangements subséquents ont été conclus d'après l'avis et sous la surveillance des officiers en loi du réseau National-Canadien.

Il a été convenu avec M. Aronovici qu'il devait s'occuper de tous les détails de l'acquisition de la propriété, comme l'examen des titres, les procédures, les taxes et, ce qui était surtout important, des négociations pour faire évacuer la propriété par les occupants d'alors. Il devait aussi faire préparer les plans pour remodeler l'édifice de manière à rencontrer les besoins du réseau National-Canadien et des autres futurs occupants et, en un mot, s'occuper de tout ce qui se rapportait à l'achat, l'aménagement et l'administration future de l'édifice. En retour de ces services, M. Aronovici devait recevoir une commission de 10 p. 100 du prix d'achat dans le cas où la propriété serait assumée par un organisme comme celui dont j'ai parlé dans un délai de cinq ans, et cette commission devait compenser pleinement tous ses services au sujet de l'acquisition et de l'administration de la propriété.

Il convient de dire que peu de temps après l'achat, on a pris en considération le développement de notre organisation européenne, et on a demandé à M. Aronovici d'accepter, ce qu'il a fait, le poste d'agent général sur le continent. Les qualifications qu'il possédait sont son expérience dans un travail similaire pour le compte du Great Eastern Railway d'Angleterre, ses aptitudes très considérables à parler les langues européennes et ses connaissances générales sur le trafic européen. Son salaire était de $15,000 par année.

Vers le milieu de mai 1923, M. Aronovici retourna en Europe pour compléter les détails de l'achat, et peu après il entama des négociations avec une grande compagnie d'assurance de l'Angleterre dans le but d'obtenir des fonds. La compagnie était prête à fournir environ £700,000 à des conditions qui devraient être déterminées plus tard.

Sir Henry Drayton:

Q. Je suppose que c'était la compagnie d'assurance Prudential?—R. Oui.

Une compagnie française fut formée pour assumer le titre de la propriété. Plus tard, le plan d'achat par le syndicat fut changé de manière à assurer un prêt par la compagnie d'assurance mentionnée déjà à une compagnie subsidiaire du Canadian Northern, contre émission par la compagnie subsidiaire d'obligations imputables au capital-actions de la compagnie française détenant le titre de propriété de l'hôtel Scribe. Ce plan amendé avait l'avantage d'éviter le redoublement des taxes et avait été préparé dans ce but, mais la chute des devises européennes et les conditions de l'enregistrement des propriétés en France comportant de forts impôts nous a fait abandonner ce plan, et il a été finalement décidé, après bien des enquêtes et des discussions, que le réseau National-Canadien lui-

même prendrait la propriété. Cette opinion fut plus tard appuyée par le calcul des loyers qui seraient perçus des autres locataires, calcul démontrant que le capital investi et la transaction donneraient plus de profit que nous ne l'avions cru tout d'abord. Dans ces circonstances, il n'y avait aucune raison de laisser un syndicat étranger retirer les bénéfices prévus par la compagnie.

En vertu de la transaction, dans l'état où elle se trouve présentement, la propriété est au nom de la compagnie française, mais toutes les actions de cette compagnie appartiennent à la compagnie anonyme d'immeubles du Canadian Northern. Le chemin de fer a plein pouvoir d'administrer l'édifice, et il en résulte qu'il a acquis moyennant un loyer raisonnable un endroit dont la valeur augmente constamment et où l'on peut réunir sans trop de frais tous les bureaux du gouvernement canadien qui voudront profiter de cette aubaine.

Vers la fin de l'année 1923, nous avons appris qu'il était possible de nous assurer les services du Dr W. J. Black, ancien sous-ministre de l'Immigration, un homme de grande capacité et d'une éminente réputation. Après une étude attentive de la question, on a conclu qu'il serait plus avantageux de donner au Dr Black la direction entière de l'émigration et du développement de nos affaires européennes. Ses connaissances sur le Canada lui donnaient une qualification particulièrement utile pour ce poste, et il a été alors décidé de nous dispenser des services de M. Aronovici. Cependant, ce dernier avait quitté un poste important au service du Great Eastern Railway d'Angleterre, et il n'était que juste de lui accorder une compensation raisonnable à cause de cela ainsi que pour les services rendus lors de l'achat de la propriété. En règlement final, il a convenu d'accepter et recevoir une commission de cinq pour cent du prix d'achat et une allocation d'environ $7,500 pour son salaire. En conséquence il donna sa résignation.

Je voudrais vous expliquer que les lois françaises sur les impôts sont excessivement compliquées et difficiles à comprendre, comme nous l'avons constaté, et après avoir payé une somme considérable pour les honoraires et impôts de transfert dans l'acquisition de la propriété, nous avons cru bon d'éviter, si possible, un redoublement de ces impôts. Après une étude de ces conditions, et en prenant en considération la dépréciation des devises européennes, nous avons conclu qu'il était plus avantageux pour la compagnie de prendre elle-même le titre de la propriété. Notre opinion a été confirmée par le fait que la propriété augmente constamment de valeur, et nous sommes convaincus que les autres loyers sur les bureaux non occupés par la compagnie sont plus que suffisants pour couvrir les frais annuels du capital.

Maintenant, monsieur le président, c'est là la déclaration générale que j'avais à vous faire, et en particulier les raisons qui m'ont amené à croire que l'acquisition à Paris d'une propriété de ce genre était essentielle au progrès du réseau. Pour la surveillance des détails, le major Bell est allé là-bas, et il peut vous raconter la suite des transactions.

Le président:

Q. Il y a eu deux transferts, alors; l'un à M. Aronovici?—R. Oui.

Q. Et l'autre par ce dernier à la compagnie contrôlée par la compagnie anonyme des immeubles du Canadian Northern?—R. Ces détails seront compris dans ce que le major Bell vous dira.

Sir Henry Drayton: Qu'est-ce que le comité doit faire? Allons-nous entendre l'histoire au complet, ou devons-nous questionner immédiatement sir Henry Thornton?

Le président: Quelqu'un veut-il proposer d'entendre le major Bell? Il est préférable de suivre une procédure régulière. Je veux suivre les désirs du comité; si celui-ci veut entendre le major Bell, je voudrais avoir une motion dans

[Sir Henry Thornton.]

ce sens et si on désire questionner sir Henry Thornton, il faudra une motion à cet effet.

Le TÉMOIN: Je crois que le major Bell vous dira des choses qui se rapportent à cette même histoire de la transaction. En me questionnant, vous pouvez me poser des questions dont la réponse devra venir de lui.

M. STORK: Je propose d'entendre le major Bell.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Stork, appuyé par M. Kyte, d'entendre le major Bell.

Adopté.

Le major G. A. BELL: Monsieur le président, vers le premier août, dans la dernière partie de juillet ou vers le premier août 1923, sir Henry Thornton, le président du bureau de direction, me demanda de me rendre à Paris dans le but de surveiller toute la question de l'achat de l'édifice de Paris, et aussi pour régler la question des finances; il fallait décider si nous aurions un syndicat, ou si nous ferions un emprunt sur l'édifice en gardant la propriété au nom du réseau National-Canadien, et quand je parle de ce dernier, il s'agit de l'une de ses compagnies subsidiaires. J'arrivai à Londres vers le milieu d'août; j'avais câblé à M. Aronovici de m'y rencontrer, et nous avons étudié la question du transfert de cet édifice. Au début, il différait d'opinion avec moi sur le point suivant: s'il était mieux de prendre la propriété au nom du chemin de fer ou de lui laisser le titre. Il prétendait qu'il pouvait donner au chemin de fer tout l'espace dont il aurait besoin à des conditions raisonnables de location, et qu'il pourrait plus avantageusement que nous disposer du reste de l'espace disponible. Nous avons eu diverses entrevues à ce sujet à Londres et plus tard à Paris, et j'ai trouvé qu'il édifiait un plan par lequel une compagnie subsidiaire s'occupant d'hôtellerie devait louer les trois étages supérieurs, ce qui au point de vue du rendement financier aurait été avantageux. Personnellement, j'étais d'avis que la présence de cet hôtel dans le même édifice que nos bureaux présentait des objections, et malgré le revenu plus considérable que nous aurions probablement retiré de cette manière qu'en louant des bureaux, je n'ai pu accepter ses idées. Naturellement, s'il avait pu exploiter l'édifice, même si le chemin de fer avait eu l'espace voulu gratuitement, je crois qu'avec une bonne administration il aurait retiré un bon revenu, vu que cette propriété peut rapporter des loyers très élevés pour le propriétaire. Cependant, après avoir communiqué avec le président et sur l'avis de l'un des meilleurs avocats de Paris, M. Archibald, je pris une décision et il accepta mon opinion. M. Archibald est un Canadien de Montréal, et est aujourd'hui l'un des avocats les plus réputés de Paris où il a une très forte clientèle. J'ai aussi eu l'avantage d'être avisé par notre avocat à Londres, M. Brown. Je puis dire en passant que M. Archibald est le fils du juge Archibald de Montréal, et le frère du Dr Archibald. Je me suis tenu constamment en contact avec lui; et aucune démarche n'a été faite alors sans l'avis et les conseils de M. Archibald. Après bien des négociations, M. Aronovici a déclaré qu'il ne voulait pas faire de l'argent sur cette transaction; il a convenu qu'il agissait pour le compte du chemin de fer, et qu'il consentait à transporter l'édifice à toute compagnie ou tout syndicat que nous pourrions choisir, et de la manière que nous voudrions. Il fut donc décidé: d'abord d'abandonner l'idée d'un syndicat, vu que les impôts étaient si élevés, et que le transfert à ce syndicat entraînerait tellement de frais qu'il ne serait pas avantageux pour nous de le faire. On décida plutôt de former une compagnie ayant un capital de 30,000,000 francs, et cette compagnie fut composée de deux officiers du National-Canadien, de deux officiers, je crois, de la compagnie d'assurance Prudential, de M. Archibald et d'un des associés de ce dernier. Lors de la formation de la compagnie, j'ai été nommé président, et j'ai amené de notre bureau de Londres un M. Young, un Canadien que j'avais connu

[Sir Henry Thornton.]

anciennement et dont les capacités m'inspiraient beaucoup de confiance. Je l'ai amené à Paris et nommé membre du bureau de direction et gérant général. La compagnie étant dûment formée, M. Aronovici transféra immédiatement ses actions à la compagnie. J'ai oublié le taux de transfert, mais je crois que c'était 1 p. 100, tandis que si nous avions fait un transfert de propriété, cela nous aurait coûté 12 p. 100. Les taxes sont très élevées en France. Si vous achetez une propriété au coût d'un million de dollars, vous devez payer 12 p. 100 d'impôts pour le transfert. Si vous avez une hypothèque de 60 p. 100, ou toute autre hypothèque de quelque sorte, vous avez à payer une somme additionnelle de 11 p. 100, et il y a d'autres frais, de sorte que lorsque vous avez acquis une propriété à Paris, vous avez payé en impôts de 25 à 30 p. 100 de la valeur totale de la propriété. Il était très important que nous trouvions quelque moyen de transférer cette propriété sans encourir de frais trop élevés. C'est ce que nous avons fait. C'était parfaitement légal et c'est une façon de faire des affaires à Paris. Finalement, je décidai qu'il serait préférable de former cette compagnie, d'écarter le syndicat et d'emprunter directement de la compagnie "Prudential". Celle-ci consentait à nous avancer £700,000. Mes négociations avec elle ont duré jusqu'à la mi-octobre. Je suis alors venu au Canada faire rapport à la Commission. Il fallait aussi l'approbation du gouvernement. Je suis donc revenu pour soumettre toute l'affaire au gouvernement. La Commission a approuvé le projet. La résolution adoptée à cette occasion est incluse dans un rapport qu'on a déposé sur le bureau de la Chambre. Avant de revenir ici, j'avais conclu avec l'honorable M. Barrington, représentant de la Prudential, une entente qui se trouve mentionnée dans le mémoire déposé. J'en avais fait autant avec M. Aronovici au sujet du transfert. C'est également mentionné. La Commission adopta une résolution m'autorisant à suivre la ligne de conduite que je viens d'indiquer. J'expliquai la chose au premier ministre, à M. Graham et à sir Lomer Gouin qui l'approuvèrent d'une manière non officielle, me déclarant que j'avais raison de marcher d'après ces données et que l'on rendrait les décrets nécessaires, une fois la transaction terminée. Je retournai à Paris et j'entrepris des démarches afin de conclure l'affaire. Il s'est alors agi de payer M. Aronovici. La banque lui avait avancé en chiffres ronds la somme de $2,600,000 contre un billet qu'il avait passé à la banque. Celle-ci lui avait donné l'argent sur la garantie du chemin de fer, lequel dut déposer des fonds pour couvrir cette garantie. Il s'agissait ensuite de constater ce qu'Aronovici avait fait de l'argent. Il n'y eut pas de difficulté à trouver les principaux chefs de déboursement. Ils sont tous inscrits au bureau de Paris. Nous avons eu les actes notariés, qui étaient en règle; nous n'avons eu aucune difficulté à les vérifier. Le prix d'achat de l'immeuble était exactement de 28 millions de francs.

M. Kyte:

Q. Quelle somme de notre monnaie ce prix représente-t-il?—R. Cela dépend du change. Nous avons déboursé environ 40 millions de francs. Cela équivaut à un peu plus de $2,600,000. La taxe d'enregistrement a été de 3,360,000 francs. C'est la part que le gouvernement français en a retirée.

Le président:

Q. Prix initial, 20 millions de francs?—R. Oui. L'enregistrement de l'hypothèque a coûté 750,000 francs. Un architecte parisien de renom, M. Delaine, qui détenait la promesse de vente, a reçu 600,000 francs. Le Grand Café, locataire de l'immeuble, a touché 3,710,000 francs. A propos d'un autre chef de déboursement, j'expliquerai qu'à Paris presque tous les baux sont à des termes de 14, 15 et même 20 ans. Un grand nombre de ces baux ont été passés avant la guerre, alors que le franc était au pair, soit à peu près 20 c. Avant que je quitte

[Sir Henry Thornton.]

Paris, le franc a baissé à 5 c. Naturellement, le bail valait 4 fois ce qu'il avait coûté. Celui qui a passé un bail de 100,000 francs par année avant la guerre n'en pourrait obtenir un semblable aujourd'hui pour 400,000 francs. Non seulement le franc a baissé, mais depuis trois ans la valeur locative a monté. Il est presque impossible d'obtenir un bureau ou un édifice. C'est à tel point que le gouvernement français a décidé par une loi qu'on ne peut pas convertir une résidence en atelier. Si l'on répare une maison, il faut la réparer comme habitation, tant la pénurie est sérieuse. Naturellement, les loyers ont monté tandis que le franc baissait. Si le franc était resté au même niveau que pendant la guerre ou que peu de temps après, les loyers parisiens seraient probablement augmentés de moitié, abstraction faite de l'énorme différence qui existe entre ce qu'il faut payer aujourd'hui et les prix d'avant-guerre.

Je vais donner un exemple. Je ne tiens pas à donner le nom, vu que j'ai obtenu le renseignement d'une manière un peu confidentielle, mais il y a à Paris une importante compagnie d'assurance de New-York qui a négocié l'achat d'un immeuble à peu près semblable à celui-ci. Elle a passé à son représentant parisien la somme de 15 millions de francs. Il devait faire de son mieux pour faire sortir les locataires et réparer l'édifice. Il a réussi à faire tout ce qu'on lui demandait, sauf une chose. La maison était triangulaire et il ne put déloger un café qui se trouvait installé sous le toit. Les propriétaires du café avaient là un poste très enviable. Résultat, l'édifice ne sert à rien, il n'y a plus personne dedans, sauf les limonadiers, et l'on ne peut les faire déguerpir à moins de leur verser 6,000,000 de francs. Leur bail a encore deux ans à courir et cet édifice reste vacant, malgré tout l'argent qui y est engagé. Vous avez là un exemple de ce qu'il faut payer pour faire évacuer les loyers sur les principales rues de Paris. La loi française protège les locataires. Il est très difficile d'en déposséder un sans accepter ses conditions.

Voilà pour les 3,710,000 francs payés au Grand Café. Je ne sais si vous avez tous lu ce rapport, mais je crois que sir Henry l'a parcouru. Vous remarquerez, sir Henry, la différence qui existe avec la somme fixée pour la propriété. Nous avons estimé que nous pouvions obtenir le Grand Café pour 3,000,000 de francs, mais en définitive il nous en a coûté 3,700,000 francs. Puis il y a une traite de 20,000 francs sur le syndicat des banquiers; 60,000 francs d'honorables d'avocats, 192,000 francs versés aux architectes, etc.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous nous avez déjà parlé des architectes?—R. Le paiement dont j'ai parlé avait pour but l'acquisition de la promesse de vente. Ces 192,000 francs représentant l'argent que M. Aronovici a payé pour faire préparer par les architectes les plans relatifs au nouvel aménagement de l'édifice. Il avait passé des contrats en vue d'effectuer certains changements pour installer son hôtel. Nous avons arrêté les travaux.

Dédommagement au Jockey Club pour évacuation de son local, 210,000 francs. La somme qu'il avait convenu de payer au Jockey Club, si celui-ci partait à une certaine date, était de 700,000 francs. Mais le club a demandé du délai pour déménager, et comme nous pouvions le lui accorder, nous y avons consenti, mais la somme a été réduite en proportion. L'affaire a été traitée par M Archibald et le prix s'est trouvé de 212,000 francs. C'est tout ce qu'on a payé.

En outre, il y a le prix de la promesse de vente, 1,735,000 francs. Sir Henry estime que cette somme est un peu au-dessous de 5 p. 100. En traitant avec M. Aronovici, j'ai pris pour ligne de conduite de ne pas lui verser un dollar à moins qu'il ne produise des pièces justificatives que je pusse soumettre à la Commission et au besoin faire déposer sur le bureau de la Chambre. Il avait fait ou prétendu

[Sir Henry Thornton.]

faire certains paiements, et d'après les renseignements obtenus de M. Archibald, je n'ai pas de doute qu'il a effectué ces paiements, mais comme il ne pouvait pas fournir de pièces justificatives pour certaines raisons, j'ai refusé de lui passer les fonds, et les négociations ont retardé un certain temps, mais vu qu'il pouvait exiger une commission de 10 p. 100, nous avons fini par payer l'équivalent de cette somme. Voilà l'explication de ce 1,735,000 francs. Je désire en ajouter une autre, mais je préfère que le sténographe ne prenne pas de notes.

(A la demande du témoin et suivant les instructions du président, l'explication n'est pas rapportée.)

Le major BELL: En partant, j'ai laissé une somme pour payer certaines choses qui pouvaient être nécessaires à la poursuite des travaux. Au dernier rapport, il y avait 1,720,000 francs en disponibilité, de sorte que la dépense totale au 1er mai—l'état est en date du 28 mai, je crois—et la somme disponible pour cette maison de Paris s'élèvent à environ 40,360,000 francs, en chiffres ronds. Je cite d'après un état déposé à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Cette somme a été dépensée?

Le major BELL: Une partie ne l'est pas. C'est là le total de la somme versée. Une portion est encore disponible, le reste est dépensé. Il se peut qu'on ait depuis cette date effectué de nouvelles dépenses à même ce disponible de 1,700,000.

Le PRÉSIDENT: Mais il reste 7 millions en disponibilité sur les 40 millions?

Le major BELL: Non, 1,700,000 francs. C'est-à-dire que l'édifice a coûté à peu près $2,700,000. Lorsque nous avons formé cette compagnie française, j'ai été nommé président, M. Young gérant général et M. Archibald en fut un des administrateurs. Le reste se composait de nos fonctionnaires. Nous avions deux employés de la compagnie "Prudential" qui ont été remplacés plus tard. Vers cette époque, l'emprunt que nous devions faire devait porter un intérêt de $5\frac{3}{4}$ p. 100, mais nous avons fini par nous entendre sur un intérêt de $5\frac{1}{2}$ p. 100. Après la formation de la compagnie, nous avons constaté que les taxes relatives à ce prêt seraient très élevées. Il nous faudrait payer 700,000 francs pour l'enregistrement du prêt et certaines taxes à propos de tous les loyers, ce qui formait un montant énorme. Le taux du change de la livre baissa et il nous fallait contracter cet emprunt en livres, à Londres. J'ai trouvé que puisque le gouvernement canadien nous appuyait, il était insensé de payer tout cela et il valait mieux demander un crédit au gouvernement pour payer de la manière ordinaire nos billets que nous passerions au gouvernement. Ainsi, je n'ai pas conclu la transaction. Je suis retourné au Canada et après avoir consulté le président et les dirigeants de la compagnie, je fus d'accord avec eux que c'était là la ligne de conduite à suivre. Nous avons soumis la chose au gouvernement et il a été du même avis que nous. Voilà pourquoi vous pouvez remarquer que lors du rapport de décembre les transactions étaient pratiquement terminées. M. Graham étant revenu d'Angleterre, j'ai discuté la question avec lui et nous avons tout réglé. On a rendu un décret autorisant un emprunt de la compagnie "Prudential", mais ce décret a plus tard été annulé et le gouvernement a consenti, sur mon avis, à avancer les fonds nécessaires pour payer les réparations et les changements nécessaires. Voilà l'histoire de l'affaire, en résumé.

Le PRÉSIDENT: Faudra-t-il d'autres dépenses de capitaux?

Le major BELL: Oui, il en faudra pour réparer l'édifice. Nous avons un immeuble magnifique. Tous ceux qui l'ont vu admettront, je crois, que c'est un des plus beaux postes de la ville de Paris et par conséquent de l'Europe. C'est très beau. Avant mon départ, trois banques étaient à négocier en vue de louer une partie du rez-de-chaussée. J'ai cru que nous pouvions prendre un peu moins d'espace et loger une banque. Deux importantes banques canadiennes et une

banque française étaient en négociations. Rien n'était conclu lorsque je suis parti et je ne sais si la question est réglée maintenant.

M. STORK: Quelles sont les dimensions de l'édifice?

Le major BELL: J'ai les dimensions en mètres et j'ai demandé aujourd'hui même qu'on les réduise en pieds. Je vais vous les donner. Il y a un sous-sol, un rez-de-chaussée et un premier étage occupé par le Jockey Club, puis trois étages et demi. Nous dirions par ici cinq étages et demi et le sous-sol. Il y a 126,994 pieds carrés. Le front, sur le boulevard des Capucines, est de 105 pieds. Sur la rue Scribe, l'édifice a $180\frac{1}{2}$ pieds. C'est une des plus belles constructions parisiennes. Sans doute, il faut remodeler l'intérieur.

Sir HENRY DRAYTON: Ce sont là les dimensions, les mètres changés en pieds?

Le major BELL: Oui. Avant mon départ, nous avions fait des arrangements avec un architecte et un des constructeurs. Nous avons choisi celui-ci sur la recommandation du président de la Banque de France et du gérant de la Banque de Montréal. C'est probablement l'un des entrepreneurs les plus fiables ou un membre de l'une des compagnies d'entreprises les plus solides de Paris. L'architecte nous a été recommandé par le président de la Banque de France. Tous les hommes que nous avons engagés avaient de très hautes recommandations et je crois qu'en définitive nous allons avoir un édifice magnifique. A notre avis, lorsqu'il sera terminé et loué pour bureaux d'affaires,—le gouvernement payant le même prix que les autres locataires—il rapportera un intérêt d'au moins 6 p. 100 du capital engagé et permettra probablement de faire un peu d'amortissement.

M. DRUMMOND: Quels seront les revenus de la compagnie de chemin de fer pour l'espace qu'elle n'occupera pas elle-même?

Le major BELL: Le président pourra vous en dire plus long que moi sur ce point. Il s'agissait d'avoir un pied-à-terre dans la ville de Paris, qui est la clef de l'Europe continentale. On ne pénètre pas dans celle-ci sans passer par Paris. On a dit, par manière de critique, que nos navires n'allaient pas à Paris. C'est vrai, mais presque tout le monde passe par Paris. Il y a place pour un immense commerce de mandats de messageries. Il y a peu d'émigration française, le gouvernement français la décourage, néanmoins, Paris est le canal de l'émigration continentale.

Sir HENRY DRAYTON: Vous ne nous avez pas dit ce que coûteraient les changements.

Le major BELL: De cinq à six cent mille dollars.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des taxes là-dessus?

Le major BELL: Non, pas sur les changements.

L'hon. M. STEWART: Il s'agit de dollars et non de francs?

Le major BELL: De dollars. Cela dépend, sir Henry. Il n'est pas tout à fait décidé si nous allons finir les bureaux nous-mêmes ou laisser des étages où les locataires feront les divisions eux-mêmes.

M. HARRIS: Dois-je comprendre, sir Henry (Thornton), que nous avons un arrangement avec les lignes "White Star" et "Cunard" pour qu'elles nous passent leur trafic à ce bout-ci de leurs lignes?

Le TÉMOIN: Pas tout leur trafic. Nous avons un arrangement réciproque avec ces deux compagnies au sujet des passagers et du fret.

M. Harris:

Q. En réalité, obtenons-nous la majeure partie de ce trafic?—R. Oui, surtout celui de la ligne White-Star.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Et quelle portion de celui de la ligne Cunard?—R. Je ne saurais vous le dire de mémoire, mais nous recevons une bonne partie de leur trafic. Toutefois, nous avons obtenu de meilleurs résultats avec la ligne White-Star qu'avec la Cunard.

Q. Vous avez laissé entendre au Comité que le trafic des touristes était un des avantages—peut-être le principal—qui vous avaient engagé à adopter une certaine politique en Europe continentale.—R. Le trafic des touristes, des messageries et des marchandises. Je ne dirais pas que c'est seulement celui des touristes.

Sir Henry Drayton:

Q. Les rapports que vous avez soumis, sir Henry, étaient-ils complets?—R. Oui, au meilleur de ma connaissance.

Q. Alors, en supposant que ce rapport est complet, je constate que la Commission n'a pris aucune décision avant le retour du major Bell.—R. C'est cela, aucune décision formelle.

Q. On m'a dit—je ne sais pas si c'est vrai, mais vous pouvez le vérifier facilement—que lorsque l'affaire est devenue publique à la Chambre, l'an dernier, la Commission n'en avait jamais été saisie. Je veux parler de l'hôtel Scribe.

Le major BELL: Je pourrais peut-être expliquer cela, sir Henry (Thornton). Longtemps avant que cette affaire soit sur le tapis. . .

Sir HENRY DRAYTON: J'aime mieux recevoir ces renseignements de celui qui a eu le plus à s'occuper de l'affaire. Nous pourrons ensuite vérifier. On m'a dit —et je ne sais si c'est vrai ou faux—que lorsque l'affaire s'est discutée en Chambre (et l'interruption du major Bell est parfaitement juste si la date que j'ai donnée est inexacte)—j'ai dit que c'était en juin dernier—la Commission des chemins de fer nationaux ne savait rien officiellement au sujet de l'hôtel Scribe.

Le TÉMOIN: C'est juste.

Q. Alors le rapport est exact à cet égard. Une autre question, sir Henry. La communication de M. Roy, je présume, dit bien où en est la question entre vous et lui?—R. Oui.

Q. Il ne donne aucune estimation de la valeur de l'immeuble dans sa correspondance. Il vous a donc fallu accepter, ou plutôt vous n'aviez pas l'opinion de M. Roy quant à la valeur de l'édifice?—R. C'est cela.

Q. Je ne trouve aucune autre estimation dans ce rapport, ou plutôt je n'en trouve aucune. L'immeuble a-t-il été évalué avant l'achat?—R. En d'autres termes, vous pourriez peut-être me demander, si je puis dire, quelle raison j'avais de supposer que le prix d'achat était raisonnable.

Q. Non, je vous pose une question simple et claire. Je demande ceci. Le rapport ne donne aucune estimation. Vous m'avez dit que ce rapport était exact et complet. Si le rapport est complet, aucune évaluation de l'immeuble n'a été faite soit avant soit après l'achat, car nous n'en avons pas encore vu.—R. Le rapport ne contient aucun état de la valeur de l'édifice, mais avant d'agir, j'ai moi-même pris les moyens de savoir si le prix était convenable.

Q. Quels ont été ces moyens?—R. Des conversations avec certains particuliers dont l'opiniion me paraissait acceptable.

Q. Avec qui?—R. Je ne puis vous le dire.

Q. Vous ne pouvez pas me dire avec qui?—R. Non.

Q. Vous êtes demeuré au Canada tout le temps?—R. Oui.

Q. A part M. Aronovici, est-il venu quelqu'un ayant des renseignements sur la valeur de cet immeuble?—R. Oui, j'ai recherché et obtenu l'opinion d'un monsieur qui se trouvait au Canada et dont l'avis me paraissait important.

Q. Qui était-ce?—R. Je ne vous le dirai pas. Je préfère ne pas vous le dire, parce que c'est une opinion personnelle qu'il a exprimée.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Cela crée une situation malheureuse. Vous le comprenez?—R. Oui.

Q. Votre déposition dira que ceux qui vous ont donné des renseignements sur la valeur de cet édifice sont un inconnu dont nous n'avons jamais entendu parler et celui qui était intéressé à la vente, M. Aronovici. J'aimerais vous voir en meilleure posture.—R. Je dirai simplement que d'abord j'avais quelque connaissance sur la valeur de l'immeuble à Paris, ayant été dans cette ville bien des fois.

Q. Votre lettre à M. Roy dit que vous ne connaissez pas la valeur de la propriété à Paris et lui demande son opinion.—R. Je n'avais pas de connaissance technique, comme un agent d'immeuble. Mais celui qui connaît une ville sait d'une manière générale si certains prix sont raisonnables ou non.

Q. Vous voyez que la difficulté subsiste. Où est la vérité? Est-elle dans votre affirmation que vous connaissez la valeur de la propriété parisienne ou dans votre lettre à M. Roy dans laquelle vous déclarez ne pas la connaître?—R. Tout le monde a une connaissance générale de la valeur de la propriété, mais on peut ne pas avoir une connaissance précise.

Q. Je vous pose une simple question. Quelle affirmation devons-nous croire? Dans votre lettre à M. Roy, nous avons une assertion écrite. Avez-vous écrit cela?—R. Oui.

Q. Que vous ne connaissiez pas la valeur de l'immeuble à Paris? Vous affirmez maintenant que vous connaissez la valeur des propriétés, du moins dans une certaine mesure. Vous distinguez, c'est vrai. Mais quelle affirmation voulez-vous que le comité accepte?—R. Je ne crois pas que ces deux affirmations soient incompatibles. Comme je l'ai déjà dit, celui qui connaît une ville sait si un certain prix placé sur un immeuble est fortement exagéré. Ce que j'ai voulu dire dans ma lettre à M. Roy, c'est que je n'avais pas de connaissance précise sur la valeur de cet édifice en particulier. J'ai vérifié cette valeur au moyen d'opinions que j'ai obtenues de deux ou trois personnes dont l'avis me paraissait bon à prendre.

Q. Cela s'éclaircit un peu.—R. Je pourrais ajouter que récemment on nous a donné à entendre—ce n'est pas une offre, je ne dirais pas que c'en est une—que cet immeuble pourrait probablement se vendre 40 millions de francs, tout en réservant à la compagnie de chemin de fer l'espace dont elle aurait besoin et pour lequel elle n'aurait pas de loyer à payer. Cela indique que le prix de 28 millions de francs n'était pas excessif.

Q. Dans le moment je cherche à savoir quels renseignements vous aviez lorsque vous avez effectué l'achat. Franchement, je n'apprécie pas votre argument que tout homme qui connaît une ville est au courant de la valeur relative de l'immeuble d'une manière ou d'une autre. Je ne crois pas que vous connaissiez la valeur de la propriété à New-York suffisamment pour y placer de l'argent appartenant à d'autres. De même pour l'immeuble à Ottawa, à Montréal, à Toronto et ailleurs. Pour ma part, je sais que je ne connais pas cela, et je suis sûr que tous ceux à qui vous poserez la question vous diront la même chose. Mais revenons à ce que vous avez dit en premier lieu. Vous avez eu avec un monsieur une conversation personnelle, n'est-ce pas?—R. Ce n'était pas une conversation occasionnelle.

Q. Quelle sorte de conversation était-ce?—R. Le genre de conversation que j'ai avec vous dans le moment.

Q. Je comprends. Vous avez eu cette conversation et vous l'avez fait confirmer par deux ou trois personnes, comme vous nous l'avez dit il y a un instant?—R. Oui.

Q. Une, deux ou trois, quel est le bon nombre?—R. Comme je vous l'ai dit, j'ai discuté l'affaire avec un monsieur qui s'est trouvé à Ottawa à cette époque et qui connaissait cet immeuble. En outre, je me suis particulièrement fié à l'opinion d'un de mes amis établi à New-York qui pendant plusieurs années a

[Sir Henry Thornton.]

fait des affaires à Paris, qui y a loué et vendu des maisons. J'ai attaché beaucoup d'importance à son opinion. C'est un vieil ami qui, j'en suis sûr, ne me tromperait pas et qui n'avait aucun intérêt dans la transaction.

Q. Vous n'aimez pas nous dire quel était ce monsieur?—R. Je crois qu'il vous faudra prendre ma parole que c'était un homme digne de foi. Je ne tiens pas beaucoup à le mettre en cause dans cette affaire. Il m'a fait une faveur en me donnant son opinion.

Q. Vous ne croyez pas qu'il aurait honte de son opinion?—R. Non.

Q. Quel inconvénient y a-t-il à dire qui il était?—R. Je ne veux pas le dire. Je vous donnerai son nom privément après la séance.

Q. Je crois qu'une conversation personnelle importe peu.—R. Très bien, comme vous voudrez.

Q. Alors le monsieur new-yorkais qui s'y connaissait en immeuble parisien, qui était-il?—R. C'est celui dont je parlais.

Q. Non, celui qui fut d'abord à Ottawa, puis à New-York. Est-ce le même homme?—R. Non, il y en avait deux: un à qui j'ai parlé à Ottawa, un autre à New-York.

Q. Quelle était l'occupation de l'homme de New-York?—R. Je viens de vous dire que c'est le monsieur à qui j'ai parlé à New-York.

Q. Vous avez mentionné un homme à qui vous aviez parlé à Ottawa et vous n'avez pas voulu donner son nom.—R. Non, mais si vous le désirez, je vais vous le donner privément. Je vous ai dit qu'il y en avait un à Ottawa et un autre à New-York. Ce sont les deux à qui j'ai parlé.

Q. Nous ne pouvons pas savoir le nom du monsieur d'Ottawa. Pouvons-nous savoir celui du monsieur new-yorkais?—R. Non.

Q. Par hasard, serait-ce celui dont on nous a dit en Chambre qu'il était parti pour l'Europe le jeudi suivant le jour où la chose s'est discutée à la Chambre? Il devait partir immédiatement pour aller s'occuper du syndicat.—R. Non, ce n'était pas un syndicat.

Q. Ce n'est pas le même homme?—R. Non.

Q. Quel est le monsieur dont on nous a dit à la Chambre qu'il partait pour New-York pour aller s'occuper du syndicat?—R. Cela, je ne vous le dirai pas.

Q. Vous ne nous le direz pas?—R. Non.

Q. Les renseignements donnés à la Chambre l'an dernier au sujet du syndicat sont-ils vrais ou faux?—R. Qu'un syndicat était à la veille de se former pour acheter l'immeuble?

Q. On disait davantage. Un syndicat devait être formé et un monsieur partait pour New-York pour aller régler les derniers détails?—R. Oui.

Q. Etait-ce vrai ou faux?—R. Ne croyez-vous pas, sir Henry, que vous attaquez ma véracité sur ce point? J'ai dit, à cette époque que c'était vrai. Je répète que c'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry (Drayton), le major Bell n'a-t-il pas expliqué cela?

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que cet interrogatoire est admissible.

Le PRÉSIDENT: Je ne désire pas raccourcir votre interrogatoire.

Sir HENRY DRAYTON: Si le président croit que cet interrogatoire ne doit pas avoir lieu, très bien, mais il est parfaitement dans la règle.

Le PRÉSIDENT: Je cherchais à épargner du temps, voilà tout.

Sir HENRY DRAYTON: On a dit à la Chambre, l'an dernier, qu'un syndicat devait se former à New-York. Il ne devait y avoir aucun frais de capital. On nous dit à la Chambre cette année qu'un syndicat anglais est intervenu. Nous avons certains droits, et en ce qui concerne les renseignements donnés à la Chambre, nous avons le droit de croire un ministre de la Couronne...

Le major BELL: Vous ne m'avez pas bien compris, je crois...

Sir HENRY DRAYTON: Un instant. Les réponses sont là et parlent par elles-mêmes. Je cherche à savoir où est le nœud

Le PRÉSIDENT: Personne ne cherche à vous empêcher de savoir.

Le TÉMOIN: Sir Henry m'a pratiquement dit: "Vous avez dit quelque chose l'an dernier; disiez-vous la vérité alors ou la dites-vous aujourd'hui?

Sir HENRY DRAYTON: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai demandé si la déclaration faite à la Chambre l'an dernier...

Le TÉMOIN: Sans doute, elle était exacte.

Sir Henry Drayton:

Q. Quel syndicat anglais se trouvait là dedans?—R. Je ne vous le dirai pas.

Q. C'est caché?—R. Non, ce n'est pas caché.

Q. Ce n'est pas révélé, ce doit être caché.—R. Ne cherchez pas à jouer sur les mots de manière à produire un effet qui ne soit pas exact. Il s'agissait d'un arrangement de bonne foi conclu avec le syndicat de New-York pour financer l'entreprise par l'intermédiaire de la compagnie *Prudential* d'Angleterre. Pour les raisons que le major Bell a données, cet arrangement n'a pas eu de suite. Les gens de New-York qui s'en occupaient étaient tout à fait respectables; l'affaire n'a pas marché. Ainsi, je crois qu'il serait injuste de les mettre en cause, et je ne le ferai pas.

Q. Alors cela reste caché?—R. Et va certainement rester caché s'il en dépend des renseignements que je fournirai.

Q. Je ne vois pas pourquoi vous vous opposez à mon expression. Nous n'avons pas ce renseignement et vous admettez franchement que vous ne le donnerez pas.—R. Non. Si je comprends bien, vous me demandez s'il est vrai que le syndicat se préparait à acquérir cet immeuble...

Q. Et vous dites ceci.—R. C'est exactement tel que je l'ai dit l'an dernier; c'est encore vrai cette année.

Q. Je vous ai demandé qui étaient ces gens.—R. Pour les raisons que je vous ai données, je ne divulguerai pas leurs noms.

Q. Alors, vous ne vous opposerez pas à ce que je dise que ce renseignement nous est caché?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure. Croyez-vous, sir Henry, pouvoir finir en peu de temps?

Sir HENRY DRAYTON: Non, je crois qu'il vaut mieux ajourner.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

SALLE DE COMITÉ 231,
CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 20 juin 1924.

Le comité spécial permanent des chemins de fer nationaux et de la navigation se réunit à 10.30 heures du matin, sous la présidence de M. W. D. Euler, M.P.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, puisque nous sommes en nombre suffisant, nous allons procéder. Lorsque le comité a ajourné, hier, nous étions à étudier l'achat de l'immeuble parisien. Nous allons continuer.

Sir HENRY THORNTON est rappelé.

Sir Henry Drayton:

Q. Sir Henry, quand M. Aronovici est-il entré au service du chemin de fer?—R. Immédiatement après une lettre que j'ai reçue de M. Roy, je crois. Il en parle dans cette lettre.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Je veux vous traiter en toute loyauté, sir Henry. Je ne désire pas vous mettre dans l'embarras en vous faisant contredire par les documents.—R. Je parle de mémoire.

Q. Je réfère aux documents.—R. S'il vous plaît.

Q. On a enregistré à la Chambre une réponse à l'une de mes questions—mais il importe peu qui posait la question—montrant que M. Aronovici avait reçu $5,625 pour ses services en décembre 1922, en janvier, février, mars, et dans la première moitié d'avril 1923?—R. C'est exact.

Q. Il aurait été engagé en décembre?—R. Je le crois.

Q. Alors il a été engagé en décembre?—R. Oui.

Q. Pourquoi l'a-t-on engagé, à cette époque?—R. Je lui ai demandé de faire une enquête générale en Europe, sur le trafic continental qui nous intéressait, sur la part de ce trafic que nous pouvions raisonnablement espérer obtenir, et de faire rapport sur les possibilités de l'immigration de différents pays vers le Canada, surtout de l'Europe sud-orientale.

Q. Plus tard, on lui a demandé de prendre charge du bureau, selon les apparences. Quand cela a-t-il eu lieu?—R. En avril, je crois. C'est-à-dire qu'on l'a nommé agent général pour l'Europe continentale.

Q. Je vois qu'il a dû aller voir M. Roy ou qu'en tout cas il est entré en relations avec lui. Dans sa lettre du 9 mars, M. Roy dit: "M. Aronovici me dit que vous lui avez demandé de prendre charge de votre bureau parisien"...—R. Puis-je vous interrompre pour vous dire que cette assertion n'est pas exacte. Je ne sais pourquoi M. Aronovici a dit cela. J'ignore s'il y a eu malentendu quant à ce qu'il a dit à M. Roy ou quelle est la source de l'erreur, mais je ne sache pas qu'à cette époque M. Aronovici ait été nommé notre agent continental général. Je n'avais eu aucune conversation avec lui à ce sujet.

Q. Je crois qu'il en est ainsi....R. C'est exact.

Q. ....parce que, d'après la réponse, il avait à faire un ouvrage temporaire jusqu'à la première moitié d'avril 1923, époque où il reçut ces $5,625, et il a reçu un emploi régulier à dater du 15 avril?—R. C'est exact.

Q. A 15,000 dollars par année?—R. Oui.

Q. Ainsi Aronovici se trompe ou M. Roy se trompe.—R. Je ne sais si quelqu'un se trompe, mais selon les apparences, il y a eu malentendu.

Q. Apparemment, il y a une erreur, d'après les dossiers, et je veux trouver la vérité.—R. C'est très bien.

Q. Quand Aronovici est-il venu au Canada?—R. Je parle de mémoire, mais je crois qu'il est arrivé ici dans les derniers jours de mars ou vers le 1er avril.

M. Kyte:

Q. En 1923?—R. Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Comment se fait-il qu'il soit venu? Lui avez-vous écrit ou télégraphié de venir?—R. Non. La chose est arrivée comme ceci. Evidemment il avait eu certaines conversations avec M. Roy. J'ai d'abord entendu dire qu'il avait obtenu ou pouvait obtenir une option sur l'immeuble. Il m'a écrit et je lui ai répondu de venir pour que nous discutions l'affaire. D'après mes souvenirs, c'était vers le 1er avril, peut-être quelques jours avant.

Q. Je vous ferai remarquer que je ne trouve pas cette lettre dans le dossier. —R. Non, vous ne la trouverez pas.

Q. Je croyais le dossier complet.—R. Complet, sauf les renseignements personnels et confidentiels échangés entre moi-même et les autres. C'était un simple télégramme.

Q. Estimez-vous que ce télégramme était privé et confidentiel?—R. Comme vous aimerez.

[Sir Henry Thornton.]

Q. C'est à vous de le dire.—R. Non.

Q. Il n'est pas au dossier, et la seule raison de garder un document hors du dossier doit être son caractère privé et confidentiel?—R. Probablement.

Q. Ce n'est pas probablement. C'est à vous de vous prononcer.—R. Je n'ai rien à ajouter. C'est relativement peu important.

Q. Cela nous paraît important?—R. C'est possible.

Q. En tout cas, il est venu ici vers le 1er avril.—R. Oui.

Q. Quand avez-vous vu la promesse de vente pour la première fois?—R. Peu après son arrivée, je crois.

Q. Qui lui avait donné cette promesse de vente?—R. Les propriétaires de l'édifice.

Q. Qui étaient-ils?—R. Je ne puis vous le dire de mémoire. (Au major Bell) Major, savez-vous quels étaient les propriétaires?

Le major BELL: Je n'ai pas eu occasion de m'en informer. J'ai entendu dire que c'était une succession.

Le TÉMOIN: Je pourrai vous le dire.

Sir Henry Drayton:

Q. Je pourrais peut-être vous le dire?—R. Cela me ferait plaisir.

Q. Non, je n'ai pas apporté ces documents. La nouvelle a paru dans un journal français.

Le major BELL: Je crois que c'est exact.

Sir Henry Drayton:

Q. J'ai une coupure de journal, en haut, mais j'ai commis la gaucherie de ne pas l'apporter. Un journal français donne le nom de la société et fait certaines affirmations au sujet des 55,000 actions dont il devait être rendu compte, croyait-on, mais en tout cas, vous ne pouvez pas me dire clairement quel était le nom?—R. (Pas de réponse.)

Q. Où est cette promesse de vente?—R. Je ne sais. M. Aronovici l'a peut-être.

Q. Elle n'est pas au dossier non plus?—R. Non. Je ne l'ai jamais eue.

Q. Vous n'en avez pas eu copie?—R. Non.

Q. Je remarque aussi que les actes ne sont pas au dossier. Nous n'avons rien pour nous indiquer de qui nous avons obtenu le titre de propriété, ni quel est ce titre?—R. Il n'y a rien dans ce dossier au sujet des titres, mais nous pouvous vous dire le nom du propriétaire.

Q. Nous pouvons savoir cela?—R. Très facilement.

Q. Le propriétaire actuel est votre compagnie qui a été organisée?—R. Tous les titres et documents concernant l'affaire, si je comprends bien, sont dans le bureau de M. Archibald. (Au major Bell): Est-ce vrai, major?

Le major BELL: Oui. C'est moi qu'il faut blâmer pour cela. Nous pouvons obtenir ces documents, mais j'ai cru qu'il n'était pas désirable de retarder l'enquête pour les faire venir de Paris. C'est un transfert direct à M. Aronovici et de celui-ci à la compagnie.

Sir Henry Drayton:

Q. Alors, sir Henry, Aronovici se trouvait ici le 1er avril. Combien de temps est-il resté?—R. A peu près un mois, si j'ai bonne mémoire.

Q. A son départ, lui avez-vous donné des instructions?—R. Oui, je lui ai dit de terminer les arrangements tout de suite pour acquérir l'immeuble aux conditions déjà connues du public.

Q. Alors, il a reçu instruction de terminer la transaction?—R. Oui.

Q. Etait-ce avant le 1er mai?—R. Soit à cette date, soit un peu avant.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Ce n'était pas beaucoup avant, je crois, car c'est sans doute par votre lettre qu'il a reçu ses instructions?—R. Oui. La date de la lettre l'indiquera probablement.

Q. C'est le 30 avril?—R. A peu près.

Q. Alors cette lettre du 30 avril porte votre signature?—R. Oui.

Q. Je prends pour acquit que toute la lettre est de vous.—R. Oui. Elle a été rédigée par M. Ruel, je crois. Il n'est pas ici.

Q. Vous pouvez être précis sur ce point?—R. Oui.

Q. Cela me surprend un peu, mais je ne doute pas que vous ayez raison.—R. Nous pouvons facilement faire venir M. Ruel. Le voici. (A M. Ruel): Est-ce vous qui avez rédigé cette lettre?

M. RUEL: Oui.

M. KYTE: Quelle lettre est-ce, sir Henry Drayton?

Sir HENRY DRAYTON: Celle du 30 avril 1923.

Sir Henry Drayton:

Q. Sir Henry, si vous ne l'avez pas rédigée, je suppose qu'il n'est pas juste de vous interroger à ce sujet?—R. Oh oui, demandez-moi tout ce qu'il vous plaira; je vous répondrai du mieux que je pourrai.

Q. Quelle était votre façon de comprendre l'arrangement mentionné dans cette lettre? Que croyiez-vous faire?—R. Je ne croyais rien faire, sir Henry. J'étais sûr d'acquérir pour la compagnie un immeuble dont j'avais besoin, et aux conditions indiquées dans la lettre.

Q. Quelles étaient ces conditions telles que vous les compreniez?—R. Elles sont dans la lettre.

Q. Je vais vous passer la lettre. Par exemple, j'aimerais savoir quelles étaient, à votre avis, les conditions relatives au fonds d'amortissement?—R. Le fonds d'amortissement. Est-ce de cela que vous parler, sir Henry (il lit) :—

> "Conditions de garantie. Intérêt au taux exigé de nous par la banque sur ses avances, payable semestriellement, à même le loyer, tel que spécifié ci-dessous. Principal payable dans vingt ans ou dans tel délai additionnel qu'il sera nécessaire d'accorder pour permettre au fonds d'amortissement prévu ci-dessous d'éteindre toute la dette."

C'est de cela que vous parlez?

Q. Quelles sont les dispositions relatives au fonds d'amortissement?—R. Il va falloir que vous me permettiez de poser certaines questions à M. Ruel, car il y a des détails dont je ne suis pas certain. (A M. Ruel): Il est question d'un fonds d'amortissement. Pouvez-vous me dire ce que c'est? Etait-ce un fonds qui devait être créé subséquemment?

M. RUEL: J'ai oublié cela: "Principal remboursable dans vingt ans ou dans tel délai additionnel qui sera nécessaire pour permettre au fonds d'amortissement prévu ci-dessous d'éteindre toute la dette." Cette condition relative au fonds d'amortissement doit avoir été mise de côté.

Sir Henry Drayton:

Q. Il vous faut beaucoup de conseils pour nous dire cela?—R. Non, sir Henry. Voilà une remarque très habile.

Q. Voilà le document et vous cherchez cela en vain?—R. (A M. Ruel): Savez-vous où c'est?

M. RUEL: Non, je ne le sais pas. J'ai oublié tout ce qui concerne le fonds d'amortissement.

[Sir Henry Thornton.]

Sir Henry Drayton:

Q. Oui, je crois que, comme bien d'autres choses, c'est oublié.

M. KYTE: Etait-ce là un état complet?

M. RUEL: Je ne me rappelle pas que le fonds d'amortissement ait été mentionné. C'est une surprise pour moi. Je n'ai pas relu cette lettre depuis très longtemps, depuis que je l'ai rédigée.

Le TÉMOIN: D'après mes souvenirs, l'arrangement conclu comportait que, sauf si nous acquérions l'immeuble nous-mêmes en le payant, un fonds d'amortissement était établi qui, dans un certain nombre d'années, devait amortir le capital engagé.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous prévoyiez des versements annuels? Ce n'est pas un fonds d'amortitssement du tout. Ce sont des paiements annuels que vous aviez en vue, et c'est ce dont vous parlez, je crois. Si vous voulez regarder, vous trouverez, je crois, qu'il est fixé un paiement minimum de $25,000 par année.—R. C'est probablement l'explication.

Q. Alors en supposant que votre hypothèse est juste, quel était, selon votre manière de comprendre, le nombre d'années accordées à Aronovici pour payer?—R. C'étaient là des détails à fixer plus tard.

Q. J'aimerais que vous me montriez où est cette réserve, dans le document, qui est censé être complet.—R. Il était complet autant que nous pouvions le rendre complet à l'époque où nous l'avons signé. Naturellement, en préparant un document de ce genre en vue d'une transaction qu'on a hâte de terminer, de peur que l'occasion ne nous échappe, on trace les grandes lignes et on laisse les détails à fixer dans la suite par les employés compétents.

Q. Portez votre attention sur ce que vous avez fait. Je vous ai donné le contrat afin que vous puissiez voir cela. Dites exactement ce que vous avez décidé au sujet des paiements.—R. De quels paiements parlez-vous?

Q. Des versements annuels de $25,000 au moins.—R. (Il lit): "Paiement du principal: vous deviez payer $25,000 par année sur le principal, en monnaie canadienne, mais lorsque le taux du change entre la France et le Canada serait amélioré au point de ramener le franc au pair, ces versements sur le capital devaient être doublés tant que le franc resterait au pair."

Q. C'est la seule chose que j'aie trouvée qui pût se rapprocher de l'idée d'un fonds d'amortissement; vous admettez que le mot était employé improprement. Si vous trouvez autre chose là-dedans, je serai heureux que vous me l'appreniez.—R. Je crois que je ne comprends pas ce à quoi vous voulez en venir.

Q. Je cherche à savoir ce qu'est ce document. Il est assez difficile de le dire. Je n'y trouve rien relativement au fonds d'amortissement. Je vous demande si vous pouvez trouver quelque chose. La question est parfaitement claire.—R. Comme je l'ai expliqué, c'est là le document en vertu duquel Aronovici a acquis l'immeuble. Il détermine toutes les conditions préliminaires. A cette époque, nous ne savions pas exactement ce que nous ferions de cet édifice. Il y avait deux ou trois choses que nous pouvions décider et que nous avons réglées dans la suite. Nous pouvions acquérir l'immeuble nous-mêmes.

Q. Le projet le prévoit?—R. Oui, ou nous pouvions former un syndicat et obtenir de l'argent ailleurs, avec l'entente que la partie de l'immeuble que nous aimerions occuper nous serait réservée et que le reste serait loué ou que le syndicat en disposerait autrement. Aucun de ces détails n'était fixé. Tout document préliminaire devait réserver pour plus tard l'étude de ces détails.

Q. Le document a été rédigé. Il ne montre pas tout ce que vous nous dites. Tenons-nous en au document, qui est censé vouloir dire quelque chose. Une forte somme y est concernée. Je vais de nouveau vous poser cette question. Je

n'ai pas pu trouver la disposition relative au fonds d'amortissement. Le pouvez-vous?—R. Non, cette disposition n'y est pas, pour la raison que je vous ai donnée. Il y est dit: "Pour le fonds d'amortissement à établir plus tard."

Q. Le sens des mots est parfaitement clair. Je suppose que vous avez voulu dire ce que vous avez signé?—R. Evidemment.

Q. Alors il nous faut nous en tenir aux paroles écrites. Quant à ces $25,000 par année, comprenez-vous qu'il suffit d'effectuer le versement annuel pour garder l'immeuble?—R. Je ne saisis pas bien.

Q. Comprenez-vous qu'Aronovici devait rembourser le principal moyennant $25,000 par année et voyez-vous le temps que cela pouvait prendre? Comprenez-vous que cela lui donne cent ans pour payer l'immeuble?—R. D'après ce document, nous avions le privilège de l'acquérir dans les cinq ans. C'est justement ce que j'avais en vue à cette époque.

Q. Mais il vous fallait lui servir une gratification de 10 p. 100 alors. Et si vous opériez l'acquisition plus tard, vous deviez lui accorder une gratification de 20 p. 100?—R. C'est vrai.

Q. Est-ce tout ce que vous pouvez me dire de cette lettre? Désirez-vous dire autre chose?—R. Non. J'ai répondu à vos questions au meilleur de mes capacités.

Q. Je vous fournis l'occasion de dire tout ce que vous voudrez au sujet de cette lettre, de donner toutes les explications qu'il vous plaira, sir Henry.—R. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres explications à ajouter, sauf celle-ci: Nous avions hâte d'acquérir l'édifice. J'en ai déjà expliqué les avantages et j'ai indiqué ce nous devrions en faire. Le but de ce document était qu'Aronovici se porte acquéreur de l'immeuble afin qu'ensuite nous puissions en faire ce que nous voudrions. En outre, à cette époque, je tenais à ce qu'on ne sache pas que la compagnie possédait cet édifice, car nous pouvions avoir de la difficulté à déloger les locataires et à faire d'autres arrangements au sujet de l'immeuble. C'est ce que le document avait en vue, rien autre chose.

Q. Alors, le 30 avril, cela s'est réglé. Mais en cherchant de nouvelles instructions à l'adresse d'Aronovici, je vois qu'on lui a versé $200,000 pour lui permettre de boucler l'affaire. Vous vous en souvenez?—R. Oui.

Q. Quand et comment fut effectué ce paiement?—R. Je ne puis vous dire la date exacte. Ce doit être vers l'époque de la signature de la lettre ou peu après. Nous avons câblé à la banque *Morgan Hodgins* à Paris, de lui avancer les fonds. (A monsieur Ruel). Est-ce bien cela?

M. Ruel: Je ne suis pas certain.

Le major Bell: On a acheté des lettres de change sur la banque de Montréal et on les a transférées à la banque Morgan Hodgins, à Paris, au crédit de M. Aronovici.

Sir Henry Drayton: Comment cela s'est-il fait? D'où venait l'argent?

Le major Bell: Des fonds généraux du chemin de fer.

M. Stork: Quel était le montant?

Le major Bell: $200,000.

Sir Henry Drayton:

Q. Comment le paiement a-t-il été constaté?—R. De la façon ordinaire.

Q. Quelle est la façon ordinaire?—R. L'officier compétent signe une pièce justificative.

Q. Dans ce cas, qui est-ce?—R. Je l'ai signée moi-même et je l'ai envoyée à la trésorerie pour qu'en en fasse le paiement.

Q. Quel était le fonctionnaire compétent dans l'espèce?—R. Moi-même. Si j'ai bonne mémoire, c'est moi qui ai signé. (Au major Bell): N'est-ce pas, major?

[Sir Henry Thornton.]

Le major BELL: Non, monsieur. J'ai signé moi-même sur vos instructions.

Sir Henry Drayton:

Q. Sans doute, à cette époque, la Commission n'en savait rien?—R. Non.

Q. A la dernière session, l'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré à la Chambre, le 7 juin—j'avais raison hier en disant que c'était en juin—"qu'un des dépôts du "National canadien" a été placé à la banque et y est resté jusqu'à ce que l'immeuble ait été acquis". Je lui ai répondu: "Eh bien, c'est mieux. Ainsi, la somme de 2 millions de dollars prise sur les fonds du chemin de fer a été employée à cette fin?" M. Graham a repris en disant: "Placée à la banque." J'ai ajouté: "Deux millions des fonds du chemin de fer ont été déposés dans une banque?", et M. Graham a répondu: "Oui." Plus tard, j'ai fait la remarque suivante: "Mon honorable ami admettra qu'il joue sur les mots. Qu'arrive-t-il dans ce cas? La somme de deux millions de dollars prise sur les fonds des chemins de fer nationaux est déposée dans une banque dans un but défini, notamment pour permettre à un homme de Paris de retirer ces deux millions de la dite banque. Est-ce vrai?" L'honorable M. Graham a répondu: "C'est exact, je crois." J'ai ajouté: "Sans doute, c'est exact. En d'autres termes, le réseau verse l'argent pour solder cette transaction." M. Graham a répondu: "Oui." Maintenant, sir Henry, est-ce exact?—R. Oui.

Q. Eh bien! sir Henry, comment conciliez-vous cette affirmation avec votre lettre à la banque de Toronto d'après laquelle le dépôt n'était pas de deux millions mais de $2,608,330? Comment conciliez-vous votre déclaration d'aujourd'hui avec votre lettre du 25 mai à l'adresse de M. Carson, gérant de la Banque de Toronto?—R. Voudriez-vous avoir la bonté de lire ma lettre du 25 mai? Je ne me rappelle pas bien comment elle était rédigée.

Q. Avec plaisir:—

> "A propos de l'avance consentie par votre banque de 36,232,161 francs français ($2,608,330), à Arnold Aronovici, pour laquelle il a donné son billet payable à demande, à 6 p. 100, des fonds ont été déposés à la succursale montréalaise de la Banque de Toronto, au montant de $2,608,330.
>
> "Cet argent ne doit pas être retiré de la Banque de Toronto à moins que le billet et les intérêts ne soient payés. Vous êtes autorisés à demander n'importe quand le paiement de cette avance avec les intérêts, après avoir donné au trésorier général des chemins de fer nationaux un avis de cinq jours de votre intention de le faire, et si le principal du dit billet n'est pas payé, vous avez le pouvoir d'appliquer le dépôt à la liquidation du principal non payé. Toute omission dans le paiement des intérêts du billet doit être signalée à notre attention, mais aucune partie du dépôt ne doit servir au paiement de la dette."

Le TÉMOIN: A quelle date M. Graham a-t-il fait ces déclarations à la Chambre?

Sir HENRY DRAYTON: Le 7 juin.

Le PRÉSIDENT: On me dit que les renseignements avaient été fournis à M. Graham par le major Bell et que sir Henry Thornton n'y était pour rien. Ainsi, les différences qu'il peut y avoir ne seraient pas venues à la connaissance de sir Henry (Thornton).

Sir HENRY DRAYTON: Pour parler dans le meilleur esprit, je ne sache pas que cette intervention ait rapport avec l'exactitude de la mémoire de sir Henry Thornton.

Le PRÉSIDENT: Je recherche à obtenir les faits, dans le meilleur esprit aussi.

Sir HENRY DRAYTON: Il a déclaré il y a quelques instants que la réponse donnée à la Chambre et acceptée par celle-ci était qu'on avait fait un dépôt de

[Sir Henry Thornton.]

2 millions de dollars, et maintenant sa lettre montre que le dépôt, au lieu d'être de 2 millions, est de $2,608,330. On a sûrement le droit d'éprouver au moins la mémoire d'un témoin, et c'est ce que je fais.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de doute que sa réponse est exacte, en substance.

Sir HENRY DRAYTON: Elle peut être exacte en substance. Le président croit qu'une affaire de $608,330 est sans importance.

Le PRÉSIDENT: Pas du tout.

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrons discuter cela plus tard.

Le PRÉSIDENT: Je n'avais pas l'intention de faire naître cette impression. Quoi qu'il en soit, poursuivez.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne vois rien autre chose à comprendre dans l'intervention du président.

Le TÉMOIN: Si je comprends bien, cela porte sur une déclaration faite par M. Graham à la Chambre.

Sir HENRY DRAYTON: Je vous ai demandé si elle était exacte, et vous avez répondu oui.

Le TÉMOIN: Je le crois. Je ne parle que de mémoire. D'après mes souvenirs, les renseignements que nous avons donnés à M. Graham ou qu'il a obtenus étaient exacts, en tant que nous pouvions le savoir. En d'autres termes, vous prétendez que d'après M. Graham il a été déposé 2 millions de dollars à la Banque de Toronto, tandis qu'en réalité, c'est $2,600,000 qu'on a déposé. Est-ce bien cela?

Sir Henry Drayton:

Q. Il est parfaitement clair que la Chambre a été induite en erreur quant à ce montant. Je ne dis pas qui en était responsable.—R. Je ne le sais pas. Je ne puis répondre à cela. Je ne sais pas ce qui a eu lieu à la Chambre.

Q. Je vous ai demandé si cette déclaration était exacte?

Le PRÉSIDENT: Il est admis que c'était $2,600,000, n'est-ce pas suffisant?

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrions obtenir plus de renseignements. Le fait est là.

Le TÉMOIN: Il ne pouvait y avoir aucune intention, soit de la part de M. Graham soit de ma part, de tromper la Chambre.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai pris pour acquit dès le début que M. Graham n'avait pas trompé la Chambre sciemment ni volontairement. J'ai agi avec une parfaite loyauté.

M. MACKINNON: Quelle est la date de cette citation du hansard?

Sir HENRY DRAYTON: Le sept juin, et la lettre est du 25 mai.

Sir Henry Drayton:

Q. Quand a-t-on établi les principaux points du contrat, de concert avec le syndicat?—R. Cela s'est arrangé comme ceci: Avant de mettre fin à l'option, je désirais savoir s'il serait possible de solder l'acquisition de l'immeuble par l'intermédiaire d'un syndicat. J'ai abordé la question avec un ami new-yorkais afin de voir si un tel arrangement pourrait se faire. Il m'a assuré qu'à son avis il n'y aurait pas de difficulté. Nous avons décidé plus tard qui fournirait l'argent et comment l'affaire serait arrangée.

Q. Quand cela s'est-il décidé?—R. Cela s'est décidé.... (Au major Bell) peu après votre départ pour la France, n'est-ce pas major, et vous êtes entré en négociation avec la "Prudential"?

[Sir Henry Thornton.]

Le major BELL: Le syndicat new-yorkais s'est formé en avril 1923, et lorsque je suis allé en France, j'ai rencontré deux membres du syndicat et nous avons traité avec la "Prudential".

Le TÉMOIN: (Au major Bell) Pour répondre à sir Henry, est-ce dans la dernière partie du mois d'avril?

Le major BELL: Oui, ou dans la première partie de mai. C'est vers cette époque.

Sir HENRY DRAYTON: Dois-je comprendre que les détails relatifs au syndicat ont été fixés dans la dernière partie d'avril? A New-York.

Le TÉMOIN: D'une manière générale seulement. Les détails ont été complétés en Europe. C'est une des raisons pour lesquelles le major Bell est allé outremer.

Sir Henry Drayton:

Q. A la dernière session de la Chambre, on nous a dit qu'un syndicat avait été formé, que les détails avaient été fixés et qu'un monsieur devait partir prochainement de New-York pour aller régler l'affaire ou quelque chose de ce genre. Est-ce exact? Les détails avaient-ils été fixés avant le sept juin?—R. Les principaux détails avaient été fixés. D'autres restaient à déterminer, comme par exemple le mode de transfert de la propriété.

Q. Ce n'était pas par écrit?—R. Si les détails du syndicat avaient été couchés sur le papier?

Q. Oui.—R. Non. Nous avions simplement discuté cela et arrêté les grandes lignes.

Q. Ainsi, rien n'était par écrit à cette époque?—R. (Pas de réponse.)

Q. Vous aviez votre entente et vous comptiez là-dessus, je suppose?—R. Précisément.

Q. Vous comptiez que le syndicat ferait la transaction?—R. Précisément.

Q. Ainsi, le 30 avril, vous comptiez que cet arrangement, plus ou moins défini, mais pas encore écrit. . . .R. C'est cela.

Q. . . . .allait se réaliser?—R. Oui.

Q. Alors, sur le fond de la transaction, vous ne connaissiez que ce dont vous nous avez parlé. Pouvez-vous nous dire aujourd'hui si vous avez obtenu d'autres renseignements quant à la valeur de cet immeuble ou à quoi que ce soit de ce genre?—R. Rien que je ne vous aie déjà dit.

Q. Vous nous avez dit que le syndicat comprenait des personnes responsables, qu'il devait acquérir l'immeuble et que vous aviez des garanties de la part de gens responsables. Avez-vous des raisons de ne pas donner les noms de ces gens?—R. Oui, j'en ai, parce que le syndicat n'a pas abouti. Je puis vous les donner à vous-même—en vous demandant de garder la chose raisonnablement secrète. Je suppose que vous n'y verriez pas d'inconvénient, sir Henry, si je faisais une déclaration dans ce sens. . .

Q. Je ne sais pas s'il doit y avoir des détails confidentiels dans une enquête de ce genre.—R. Non, mais le syndicat n'a pas fait la transaction. C'était une société bancaire de New-York qui agissait en notre nom. Elle portait le nom de Whitewels & Company.

Q. Pouvez-vous produire de votre correspondance avec cette compagnie?—R. Non, cela s'est fait par conversation.

Q. Ils sont venus ici ou vous êtes allé là?—R. Je suis allé là.

Q. Alors, vous ne pouvez produire aucun document à ce sujet?—R. Non.

Q. Vous m'aviez déjà renseigné au sujet de la commission. Quand avez-vous parlé de votre action au gouvernement ou à l'un quelconque de ses membres pour la première fois?—R. Quelle était, sir Henry, la date de la lettre dont vous avez parlé, à propos du fonds d'amortissement, des versements, etc.?

[Sir Henry Thornton.]

Q. Cette lettre-contrat est du 30 avril.—R. Du 30 avril?

Q. Oui.—R. Eh bien, à peu près, je dirais que c'est une semaine avant cela. (Au major Bell) : Ai-je raison, major? Est-ce à peu près exact?

Le major BELL: Quand le gouvernement en fut informé?

Le TÉMOIN: Oui.

Le major BELL: Environ deux semaines auparavant?

Le TÉMOIN: Environ deux semaines auparavant.

Sir HENRY DRAYTON: Environ deux semaines avant le 30 avril?

Le TÉMOIN: Oui, autant que je m'en souvienne. Je ne crois pas me tromper beaucoup.

Sir Henry Drayton:

Q. Pouvez-vous affirmer que c'était avant la signature de cette lettre?—R. Oui.

Q. A qui l'avez-vous dit? Qui avez-vous vu? Qui avez-vous averti? Je ne trouve pas la chose annotée dans aucun de ces documents.—R. Non, la chose n'est pas annotée.

Q. Qui avez-vous averti?—R. Je dois m'en reporter aux renseignements que me fournit le major Bell. . . .

Le major BELL: Je n'ai pas saisi la question.

Le TÉMOIN: (Au major Bell) : En ai-je parlé à M. Graham?

Le major BELL: Voici ce qui est arrivé, je crois. . .

Sir HENRY DRAYTON: Je préfère. . .

Le TÉMOIN: Un instant. . .

Sir HENRY DRAYTON: Si vous ne pouvez me donner le renseignement, je n'insiste pas.

Le TÉMOIN: Si l'on ne me permet pas de rafraîchir ma mémoire quant aux événements survenus il y a un an passé en consultant ceux qui sont au service de la compagnie, je crois qu'on me refuse un privilège raisonnable. Je ne saurais me rappeler tous les détails.

Sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas un détail; c'est une chose importante puisque vous avez informé le gouvernement de votre intention de faire cette acquisition.

Le TÉMOIN: (Au major Bell) : C'était environ une semaine auparavant?

Le major BELL: Ce devait être immédiatement après la réunion à laquelle vous avez saisi le conseil de la question. Je crois que c'était une semaine ou dix jours après cette réunion. C'est un peu après avoir débattu la question avec le conseil que vous en avez parlé au premier ministre.

Le TÉMOIN: Oui, j'en ai parlé au premier ministre.

Sir Henry Drayton:

Q. Oh; c'est le premier ministre qui en fut informé. Après avoir consulté le major Bell, pouvez-vous m'indiquer la date d'une façon plus précise?—R. Environ une semaine avant la signature du contrat.

Q. Le major Bell a parlé d'un conseil. Je ne sais pas de quoi il s'agit; pourrait-il rafraîchir votre mémoire?—R. Ma conversation avec le premier ministre n'avait aucun caractère officiel. Je lui ai signalé la chose comme probablement beaucoup d'autres choses.

Q. Qu'a-t-il dit?—R. Je lui expliquai ce que nous projetions de faire et il répondit qu'il ne voyait pas d'objection.

Q. Vous lui avez déclaré que vous deviez acheter une propriété au prix de 28,000,000 de francs. . . ?—R. Je lui parlai de nos projets de façon générale; je ne

[Sir Henry Thornton.]

crois pas lui avoir donné aucun détail, car les détails n'étaient pas arrêtés à ce moment. Nous lui avons parlé officieusement de notre politique générale.

Q. Nous avons un exposé complet des détails en date du 30 avril. Vous affirmez que vous ne connaissiez pas les détails lors de votre entrevue avec le premier ministre?—R. Oui.

Q. Ainsi, pour résumer, vous avez eu une conversation avec le premier ministre et il vous a dit que personnellement il n'avait pas d'objection à l'acquisition de l'édifice?—R. Comme question de politique générale; mais sans connaître les détails, car je n'étais pas alors en mesure de les lui communiquer.

Q. Il ne connaissait pas les conditions à l'époque?—R. Cela est exact.

Q. Est-il exact que le premier ministre prit connaissance de cette question une semaine avant le 30 avril? Quels autres membres du gouvernement avez-vous vus?—R. Je ne suis pas certain d'avoir parlé de la question à M. Graham. Je crois que je lui ai en ai parlé. (A M. Bell) : Savez-vous si je lui en ai parlé?

Le major BELL: Vous lui en avez parlé plus tard.

Sir HENRY DRAYTON: Combien de temps après?

Le TÉMOIN: Je ne sais pas; je ne m'en souviens pas.

Sir Henry Drayton:

Q. Avant ou après votre lettre du 31 mai à M. Graham?—R. Je crois que c'était après.

Q. Il est évident que, si cette lettre ne dissimule rien, elle constituait la première information donnée à M. Graham de la question. Je vais vous la lire afin que vous puissiez constater si je fais erreur: "Depuis quelques mois, la nécessité d'une campagne plus agressive..."—R. Quelle est la date de la lettre?

Q. Le 31 avril.

> "Depuis quelques mois la nécessité d'une campagne plus agressive en Europe menée par les chemins de fer Nationaux du Canada me paraît évidente si nous voulons avoir notre part du commerce européen et si nous voulons développer une politique progressive d'immigration."

M. STEWART: Cette lettre n'est pas du 31 avril.

Sir HENRY DRAYTON: Ai-je dit avril? Je vous demande pardon. Le 31 mai.

Sir Henry Drayton:

Q. Il me semble que M. Graham ne savait rien de la question avant la réception de cette lettre. Je puis me tromper.—R. Je ne puis répondre de façon certaine, mais j'ai dû parler de la chose à M. Graham avant cela et je lui adressai ensuite cette lettre qui révèle jusqu'à un certain point les résultats de notre conversation.

Q. Ainsi, à votre avis, cette lettre à M. Graham est, plus ou moins, le résultat de la conversation que vous eûtes avec lui?—R. Je le crois, sir Henry.

Q. Jusqu'à quel point êtes-vous certain de la chose? En avez-vous un souvenir formel?—R. Bien, je me souviens d'avoir discuté la question avec M. Graham, mais combien de temps avant la lettre, je l'ignore; je ne me rappelle pas la date exacte. J'ai causé avec le ministre de tant de choses qu'il n'est pas facile de me rappeler après un an la date précise d'une conversation plus ou moins officielle...

Q. Sir Henry, cette question fut discutée aussi complètement que le permirent les données aussitôt après cela; elle a fait beaucoup de bruit. C'est une question importante et non un point de détail administratif. Je ne crois pas que nous puissions accepter d'excuse.—R. Je n'ai pas présenté d'excuse; ne vous méprenez pas.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Je ne comprends pas alors quelle peut être la raison...—R. Vous me demandez à quelle date, antérieurement à la lettre du 31 mai, j'ai discuté pour la première fois la question avec le ministre. Je ne saurais vous le dire; je ne m'en souviens pas précisément.

Q. Je vais poser la question autrement si vous croyez que c'est tout ce que je désirais savoir. Je voulais savoir formellement si vous avez discuté l'achat de l'hôtel Scribe avec le ministre des Chemins de fer avant d'écrire cette lettre du 31 mai?—R. Je crois l'avoir fait.

Q. Vous croyez l'avoir probablement fait. Deux choses frappent dans votre réponse: vous "croyez" l'avoir fait et vous dites que la chose est "probable"?—R. C'est exact.

Q. Ne pouvez-vous pas être plus précis?—R. Je ne le puis pas.

Q. Nous serons alors forcés de référer au dossier de nouveau?—R. Comme il vous plaira.

Q. Vous dites: "Il y a deux mois passés, je portai la question à l'attention du conseil d'administration exposant les grandes lignes de la politique à suivre; le conseil approuva mes projets." En toute justice pour vous-même, je désire attirer votre attention sur la déclaration que vous avez faite hier à l'effet que le conseil n'avait pas pris connaissance de cette question avant qu'elle ne fût soulevée en Chambre?—R. Bien, je ne me souviens pas de la date à laquelle la Chambre en fut saisie. La chose est probablement consignée.

Q. Au mois de juin de l'an dernier; je n'ai pas mentionné la date exacte hier, car je n'avais pas les Débats; je les ai aujourd'hui. Je crois qu'il est juste de vous rappeler que vous avez déclaré hier que la question de l'hôtel Scribe n'avait pas été portée à l'attention du conseil avant la discussion en Chambre au mois de juin de l'an dernier?—R. En tout cas, quelle que soit ma déclaration, le renseignement est consigné aux archives. Nous eûmes une assemblée spéciale du conseil, mentionnée dans la lettre du 31 mai. Que cela fût avant la discussion de la Chambre ou non, je l'ignore; je ne m'en souviens pas.

Q. Croyez-vous vous rendre justice?—R. Je ne m'en préoccupe guère.

Q. Je m'en préoccupe moi. Je ne veux pas que l'on tire de fausses conclusions. Je veux connaître votre version de l'affaire.—R. Bien, je conclurais de la lettre que vous avez entre les mains que le conseil fut saisi de cette question le troisième lundi de mai, (au major Bell). Est-ce que ce ne serait pas le troisième lundi de mai?

Le major BELL: Oui. On n'a pas parlé de l'hôtel Scribe mais de politique générale.

Le TÉMOIN: Ce serait le deuxième lundi de mai.

Le major BELL: Oh, vous voulez dire quand la question de l'hôtel Scribe fut discutée. Le conseil n'en fut pas saisi avant la discussion en Chambre. La politique générale fut discutée; sir Henry Thornton expliqua au conseil qu'il trouvait convenable d'ouvrir un bureau sur le continent et il exposa les divers aspects du problème et on parla de Paris. Le conseil se prononça en faveur de l'ouverture d'un bureau à cet endroit afin de poursuivre une politique agressive sur le continent. On ne mentionna aucun édifice particulier à l'époque et le conseil ne fut pas saisi des détails.

Le TÉMOIN: Je crois que cela se produisit le 21 mai.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous avez discuté avec le conseil l'opportunité d'ouvrir un bureaeu à Paris?—R. Et l'acquisition d'une propriété convenable.

Q. Le major Bell n'a pas dit cela, et vous vous en reportez entièrement à lui. Maintenant, malgré que vous n'avez pu nous donner les renseignements vous-même, voulez-vous ajouter à ce que le major Bell a dit que le conseil

[Sir Henry Thornton.]

autorisa l'achat de la propriété plutôt que la location?—R. A la réunion du conseil du 21 mai la politique générale de l'acquisition d'une propriété à Paris pour la fin mentionnée fut discutée et approuvée.

Q. Vous parlez maintenant "d'acquisition"?—R. Je n'ai rien fait de la sorte.

Q. Vous venez certainement de le dire, mais vous pouvez vous corriger.—R. Non, les choses sont telles que je les ai représentées: à la réunion du conseil tenue, si je ne fais erreur, le 21 mai, on discuta la politique générale. En discutant la politique générale on parla de l'acquisition d'un bureau convenable, soit par achat, soit autrement. (Au major Bell). Est-ce cela?

Le major BELL: Je crois que cela se passa le mois précédent, au mois d'avril.

Le TÉMOIN: Nous pouvons consulter le procès-verbal et nous assurer de la date.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai les procès-verbaux de la commission et je ne trouve rien se rapportant à l'entrevue dont vous parlez. Cela ne s'y trouve pas.

Le major BELL: Je doute que la chose y soit consignée.

Sir HENRY DRAYTON: J'en doute beaucoup aussi.

Q. Ainsi l'acquisition de la propriété, selon que vous le dites, pouvait se faire par achat ou par location?—R. C'est le souvenir que je conserve de la discussion.

Q. Très bien, continuons.

"Il ne manque pas de témoignages pour attester que notre inactivité à l'étranger nous fait perdre une certaine somme d'affaires. Rappelez-vous, par exemple, la déclaration faite récemment sur le parquet de la Chambre par un député qui se plaignait de ce que les chemins de fer Nationaux étaient inconnus en Europe.

"L'un des meilleurs moyens de solliciter des affaires et de faire connaître le Canada en général, ce serait d'avoir un pied à terre aux points stratégiques de l'Europe. Nous sommes convenablement installés à Londres, mais nous n'avons pas de local sur le continent. Je crois qu'il est nécessaire d'y ouvrir des bureaux convenables."

M. KYTE: Quel document êtes-vous à lire?

Sir HENRY DRAYTON: Une lettre du 31 mai adressée au premier ministre.

Q. *Au commencement du présent mois,* l'opportunité nous fut offerte d'acquérir une propriété à l'angle de la rue Scribe et du Boulevard des Capucines, près de Place de l'Opéra, au centre du district des banques et du transport; cet endroit se trouve dans le cœur de la ville." Je crois qu'il n'est que juste de signaler que si le dossier est véridique, la lettre ne l'est pas.—R. En quel sens?

Q. . . . et de vous fournir l'occasion de la modifier. Le dossier indique que c'est le 9 avril que l'opportunité se présenta d'acquérir la propriété et la lettre dit "au commencement du présent mois", les deux affirmations ne sauraient être véridiques.—R. Je ne vois pas où vous voulez en venir.

Q. Il ne s'agit que d'une question de véracité; laquelle des deux affirmations est véridique? Je n'essaie d'étayer aucun argument, je ne vise qu'à connaître les faits et rien autre chose.—R. Oui.

Q. Le dossier indique que le 9 avril l'opportunité vous fut offerte d'acquérir cette propriété. Le 31 mai vous écrivez: "Au commencement du mois l'opportunité nous fut offerte d'acquérir cette propriété." Quelle est la vérité?—R. Je ne crois pas qu'il y ait contradiction à moins qu'on ne veuille jouer sur les mots. La question fut d'abord portée à mon attention tel qu'indiqué précédemment. La première occasion qui nous fut donnée de bâcler l'affaire ou même de discuter les détails survint lors de l'arrivée de M. Aronovici, vers le 1er avril, je crois, et vous ne pouvez dire qu'une occasion se présenta avant que l'affaire ne fût bâclée ou avant que les conditions exactes ne nous fussent communiquées. Quand

[Sir Henry Thornton.]

j'ai dit "au commencement du présent mois" je n'indiquais qu'approximativement l'époque. Que ce fut deux semaines ou trois semaines avant cela, la chose est sans importance.

Q. Nous avons votre câblogramme à Phillips qui devait le transmettre à Roy qui contredit cela.

M. Kyte: Quelle est la date de ce câblogramme?

Sir Henry Drayton: Le 9 avril.

Q. Alors, la référence à un mois ou à l'autre est insignifiante, si je comprends bien?—R. De façon générale, cela est exact.

Q. Interprétez la chose à votre gré. S'il vous est égal de nommer un mois ou l'autre, c'est à vous de le dire. "Il était nécessaire de presser les choses, car je savais de source autorisée que d'autres projetaient d'acheter la propriété." Qui sont ces autres personnes?—R. Un de mes amis qui était au courant de l'affaire et me donna le renseignement.

Q. Avez-vous objection à le nommer?—R. Je ne le nommerai pas pour les raisons déjà indiquées.

Q. Vous avez refusé mais vous n'avez pas motivé votre refus, si je ne fais erreur.—R. Je crois que je puis l'atteindre; je lui demanderai s'il s'oppose à ce que je le nomme. S'il ne s'y oppose pas, je le nommerai.

Q. Je ne puis voir pourquoi il s'y opposerait.—R. C'est possible mais, quand quelqu'un vous communique un renseignement confidentiel, vous n'êtes pas libre de divulguer le renseignement ou leur nom sans leur permission. C'est une pratique reconnue de par le monde entier.

Q. En a-t-il fait une confidence?—R. Absolument.

Q. Est-ce l'ami qui vous a renseigné sur les valeurs parisiennes?—R. Oui, c'est l'un d'eux.

Q. L'un demeure à Ottawa et l'autre à New-York?—R. Oui, l'un demeure à Ottawa.

Q. Est-ce celui d'Ottawa?—R. Oui.

Q. "En conséquence je donnai immédiatement instruction à un agent d'acheter la propriété et de s'autoriser de la responsabilité des chemins de fer Nationaux pour obtenir provisoirement les finances nécessaires. *La transaction fut immédiatement consommée,* et simultanément on entra en négociations avec un syndicat responsable. . . " En réalité, la transaction ne fut consommée que quelques jours avant l'expédition de la lettre, n'est-ce pas?—R. Bien, non. La transaction fut consommée à la date de la lettre d'instruction à Aronovici. Je crois que c'était le 30 avril.

Q. Votre lettre à la banque de Toronto porte la date du 25 mai.—R. C'est cette date, quelle qu'elle fût.

Q. Ce dut être après le 25 mai?—R. Que la transaction fut définitivement consommée et le paiement effectué?

Q. Oui.—R. Oui, au point de vue technique, c'est exact.

Q. Pas au point de vue technique mais au point de vue de la véracité?—R. Quand on dit qu'une transaction est consommée cela comporte le paiement d'une certaine somme, et cette somme peut n'être versée que deux semaines ou trente jours après la conclusion de l'entente; il reste à savoir si vous considérez la transaction consommée quand l'entente est conclue ou quand le paiement est effectué.

Q. Si vous avez conclu un traité qui engage les parties avec les propriétaires, c'est exact; mais aucun document ne l'atteste.—R. Vous avez la lettre à Aronovici.

Q. Il n'était pas le propriétaire?—R. Non, mais il possédait une option; cela revient au même.

Q. "La transaction fut immédiatement consommée, et simultanément on entamma des négociations avec un syndicat responsable étranger au réseau des chemins de fer Nationaux qui devait acquérir la propriété et nous la louer.

[Sir Henry Thornton.]

L'arrangement est maintenant complété et le syndicat a consenti à acquérir la propriété à certaines conditions." Quelles étaient ces conditions?—R. Elles se rapportent à la forme des obligations, à la signature des divers documents, à l'entente relative au paiement des impôts, à la formation d'une compagnie qui devait agir au nom du syndicat et à plusieurs choses de ce genre.

Q. C'est tout ce que vous vous rappelez? Cela paraît très important.—R. Non, je crois que c'est suffisant pour indiquer qu'il y avait d'autres détails.

Q. Vous dites "plusieurs choses de ce genre". Je voudrais en connaître la liste.—R. Si vous formulez la question de cette façon, j'y répondrai en disant que je vous ai donné une indication de ce que peut être la liste des détails.

Q. "L'arrangement est maintenant complété". Croyez-vous qu'il était raisonnable d'affirmer cela, quand il restait tant de détails à régler?—R. Oui, je crois que la chose est raisonnable; une fois que vous vous êtes entendu sur les grandes lignes, vous pouvez considérer l'affaire bâclée.

Q. Bien, vous pouvez parfois courir des risques en agissant de la sorte?—R. Il faut toujours des risques en ce monde.

Q. Maintenant, sir Henry, vous m'avez déjà dit que vous ignoriez qui étaient les propriétaires. Lisez-vous les journaux français?—R. De façon générale.

Q. Avez-vous constaté que la presse française porte des accusations sur le mystère et l'irrégularité de cette transaction?—R. Oui.

M. KYTE: Je ne crois pas, monsieur le président, que cette remarque doive être consignée. Nous ignorons ce qui se dit dans la presse française. Sir Henry Drayton fait une déclaration appuyée sur les renseignements publiés dans la presse française. Sir Henry Thornton n'est pas au courant de ces choses, et je ne crois pas que cela doive être consigné.

Sir HENRY DRAYTON: Sir Henry Thornton vient de dire qu'il est au courant de ces déclarations.

Le TÉMOIN: Oui, et il m'est agréable de vous donner des explications.

Le président:

Q. Etes-vous disposé à répondre à cette question?—R. Oui, je le suis.

M. STEWART: Pour l'avantage du comité, je crois que sir Henry Drayton devrait nous dire à quoi il fait allusion avant que sir Henry Thornton ne lui réponde. Nous ignorons totalement ce que contiennent ces déclarations.

Le PRÉSIDENT: Cela est probablement juste.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai demandé au président s'il était au courant de ces déclarations publiées dans la presse et visant l'irrégularité de l'achat de l'hôtel Scribe. Je m'en reporterais plutôt à l'opinion de sir Henry.

Le président:

Q. Vous plaît-il de répondre à cette question?—R. Oui. Il existe à Paris certains journaux qui sont l'œuvre d'un individu entreprenant et d'une machine à écrire. Ces publications entreprennent de temps à autre de faire chanter les hommes d'affaires respectables.

M. Kyte:

Q. Comme *The Axe* de Montréal?—R. Je n'irais pas si loin, et je ne désire pas me prononcer sur *The Axe* ou *The Hook* ou sur ces publications que nous connaissons bien. Ces journaux poursuivent la politique que voici: Ils abordent quelques hommes d'affaires respectables ou compagnie et les informent qu'ils possèdent quelques renseignements. Que la chose soit véridique ou non, cela a peu d'importance; toutefois la prétention est généralement fausse. Ils disent: "Si vous jugez à propos de verser une contribution à notre journal, nous jugerons à propos de ne pas publier l'article." On lance quelquefois un ballon d'essai

[Sir Henry Thornton.]

en publiant des déclarations vagues laissant entrevoir ce qui va suivre, si l'on ne se soumet pas aux exigences. Maintenant dans ce cas particulier, ce journal, j'ai oublié son nom...

Sir Henry Drayton:

Q. N'est-ce pas l'*Amérique Latine*?—R. Je ne me souviens pas du nom, mais je puis probablement le trouver. En tout cas un certain journal de Paris tenta l'expérience avec moi et publia l'article en question. Non seulement l'article était malhonnête, mais il compromettait le frère d'un de mes amis, un ami très cher, maintenant décédé à la suite du surmenage qu'il s'est imposé pendant la guerre. La publication de l'article avait pour but de nous faire chanter. J'en informai M. Archibald, notre avocat de Paris, qui me répondit: "N'en faites aucun cas. Si vous traitez avec ces gens de quelque façon que ce soit ou si vous consentez seulement à les entendre, vous vous attirez toutes espèces d'ennuis." Au sujet de l'article en question il ajouta: "Tout le monde comprend. C'est une chose dont tous les hommes d'affaires de Paris sont l'objet de temps à autre. Je vous conseille de n'en faire aucun cas."

Q. Vous ne vous rappelez pas le nom?—R. Non, mais je puis le trouver.

Le major BELL: J'ai lu l'article et j'y ai attiré l'attention de M. Archibald. C'est l'un de ces journaux dont la vie est éphémère.

Sir Henry Drayton:

Q. Ce n'est pas le journal auquel j'ai fait allusion; je vous trouverai l'article. Ce sont là tous vos renseignements sur la question?—R. Sur l'avis de notre avocat de Paris, je considérai la chose avec tout le mépris qu'elle méritait.

Q. Alors, le 30 avril, vous étiez renseigné sur la question des impôts et les autres questions analogues, n'est-ce pas?—R. Jusqu'à un certain point, probablement. Je doute que je puisse répondre à la question en sa forme actuelle.

Q. Nous allons consulter la lettre et voir. Vous déclarez dans votre lettre du 30 avril: "12 p. 100 de cette somme est payable au gouvernement de France." C'était exact, car cela représentait 3,600,000 francs, de sorte que vos renseignements étaient justes. Vous rappelez-vous quel fut le montant des impôts versés?

Le major BELL: Cela figure au procès-verbal, sir Henry.

M. KYTE: Vous avez donné ce renseignement hier, n'est-ce pas?

Le major BELL: Le prix d'achat de la propriété fut de 28,000,000 de francs; les documents l'indiquent, le droit d'enregistrement sur cette somme fut de 3,360,-000 francs.

Sir HENRY DRAYTON: N'a-t-on rien payé pour l'hypothèque?

Le major BELL: Oui, pour l'hypothèque, 750,000 francs. C'était un impôt distinct.

Sir HENRY DRAYTON: Quel est le montant de l'impôt payé au gouvernement pour le transfert de la propriété d'Aronovici à la compagnie?

Le major BELL: Je crois vous avoir donné ce renseignement hier. Je ne vous ai pas donné les chiffres, car je n'en avais aucune note. A mon avis, c'est environ 1 p. 100, plus ou moins.

Sir HENRY DRAYTON: 1 p. 100 en regard de 3 p. 100? Vous ne nous l'avez pas dit hier.

Le major BELL: J'ai mentionné la chose et je vous ai dit que je ne pouvais vous donner les chiffres exacts. C'est pour cette raison que nous avons formé la compagnie; Aronovici nous abandonna les actions aussitôt après.

M. STEWART: Cela était-il compris dans les 1,370,000 francs?

Le major BELL: Non, nous devions, en outre, assumer cette obligation.

Sir Henry Drayton:

Q. Outre le premier ministre et le ministre des Chemins de fer, y a-t-il d'autres membres du gouvernement avec lesquels vous avez discuté la chose?—R. Non.

Q. Ceux-là seulement?—R. Oui.

Q. Avez-vous quelque avis écrit de M. Ruel sur la légalité de cette question?—R. Je ne le crois pas. M. Ruel ne m'a donné son opinion que verbalement, je crois.

Q. A quelle date avez-vous consulté M. Ruel sur ce sujet?—R. Dès le commencement des négociations avec Aronovici.

Q. Il fut mis au courant dès le début?—R. Vers la même époque.

Le major BELL: Le jour où je fis l'avance de $200,000. C'est la première fois que j'en entendis parler; c'est-à-dire cette propriété particulière; je connaissais les grandes lignes du projet.

Sir HENRY DRAYTON: Quand l'avance de $200,000 fut effectuée. Vous ne nous avez pas communiqué cette date, n'est-ce pas?—R. Major, pouvez-vous indiquer cette date?

M. KYTE: Cela n'est-il pas indiqué dans la déclaration faite hier?

Le major BELL: Je crois que ce devait être au mois de mai, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Je crois que c'est avant cela.

Le major BELL: La date de l'avance des $200,000 se trouve au dossier.

Sir HENRY DRAYTON: Elle ne se trouve pas au compte des versements.

Le major BELL: Ce devait être la même époque, la même date que celle de la signature de cette lettre.

Sir HENRY DRAYTON: Le 30 avril.

Le major BELL: Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Je vais aller chercher cet article, sir Henry.—R. Vous m'obligeriez. Je puis dire que le journal dont j'ai parlé n'a pas publié qu'un seul article, mais plusieurs, tous inspirés par une fin néfaste.

Q. Maintenant, dites-moi la date de l'option d'Aronovici?—R. Je ne crois pas pouvoir le faire. Je pourrais le trouver, mais je ne m'en souviens pas.

Q. Je suppose que M. Archibald a cette option entre les mains; on la lui a naturellement donnée avec le titre?

Le major BELL: Je ne crois pas qu'il l'ait.

Sir HENRY DRAYTON: Bien, je vais aller chercher cet article, car vous avez droit de le voir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé votre interrogatoire?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, sauf quant à l'article.

M. Kyte:

Q. Je n'ai que deux ou trois questions à poser. Quel poste occupiez-vous dans l'administration ferroviaire avant votre départ pour l'Angleterre, sir Henry?—R. J'étais surintendant général du chemin de fer de Long Island, propriété de l'état de Pennsylvanie.

Q. Depuis combien de temps?—R. Trois ans.

Q. Quand êtes-vous parti pour l'Angleterre?—R. Au commencement d'avril 1914.

Q. Quel poste avez-vous occupé à cet endroit?—R. Directeur général du

[Sir Henry Thornton.]

Great Eastern Railway.

Q. Pendant combien de temps?—R. Jusqu'à mon arrivée ici, en 1922.

Q. Votre expérience vous a-t-elle familiarisé avec la façon d'acquérir des propriétés?—R. Oui.

Q. Pendant que vous étiez directeur général du *Great Eastern Railway,* avez-vous eu l'occasion d'acheter des propriétés?—R. Oh! oui.

Q. De quelle façon avez-vous négocié l'achat?—R. Cela dépendait beaucoup de la nature de la propriété et des circonstances de l'achat. Quelquefois le président et moi-même nous décidions que telle propriété était nécessaire au progrès de la compagnie, et si les circonstances le permettaient, nous l'achetions, et faisions ensuite rapport au conseil.

Q. Vous achetiez la propriété sans préalablement consulter le conseil d'administration?—R. Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Cela dépend entièrement des règlements de la compagnie et de l'objet auquel on destine la propriété.

M. Kyte:

Q. Pouvez-vous nous donner, de façon générale, les raisons pour lesquelles les grandes corporations procèdent de cette façon?—R. On a parfois besoin de propriétés difficiles à acquérir et si le nom de l'aspirant acheteur était connu avant l'achat, le prix serait surfait grandement; par conséquent il n'est pas extraordinaire pour les compagnies de chemin de fer et les grandes institutions commerciales d'acquérir la propriété sans même demander l'approbation du conseil d'administration.

Q. Avez-vous suivi le mode coutumier dans l'achat de cette propriété de Paris?—R. Oui.

Q. Sir Henry, pouvez-vous nous dire pourquoi vous auriez été tenus de payer un prix plus élevé pour cette propriété de Paris, si le bruit s'était répandu que votre compagnie se proposait de l'acheter?—R. Il n'y a pas de doute qu'on aurait demandé un prix prohibitif si on avait connu le nom de l'acheteur. Cela ne s'applique pas seulement aux chemins de fer, mais à toutes les personnes opulentes du monde entier. Un homme riche ou qui a la réputation d'être riche qui désire acheter une propriété cache son nom jusqu'à ce que l'achat soit complété, pour des raisons évidentes. Cette règle s'applique aux individus aussi bien qu'aux compagnies.

Q. Vous avez dit hier, je crois, qu'il fut nécessaire de s'entendre avec les locataires quant à l'évacuation de la propriété?—R. C'est exact.

Q. Je suppose que si les locataires avaient su que c'est les chemins de fer Nationaux du Canada qui avaient acheté la propriété, vous auriez eu plus de difficultés?—R. Oui, c'est vrai.

Sir HENRY DRAYTON: Vous ne manquez pas de fournir les arguments.

M. KYTE: Rien d'étonnant; le comité désire connaître les faits et nous les obtenons maintenant.

Sir HENRY DRAYTON: Non, vous mettez les mots sur les lèvres du témoin.

M. Kyte:

Q. Le Pacifique-Canadien a-t-il un bureau à Paris?—R. Je crois que oui; je crois qu'il a des bureaux dans presque toutes les capitales de l'Europe, soit des bureaux en propre ou des bureaux appartenant à leurs filiales.

Q. Je crois que vous avez dit hier que vous connaissiez bien la ville de Paris?—R. Oui.

Q. Vous avez visité Paris souvent depuis quelques années?—R. Pendant la guerre j'étais sous-directeur du mouvement des trains et inspecteur général du transport, j'avais un bureau à Paris et un autre au front.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Connaissez-vous Paris mieux ou moins bien que les autres administrateurs de votre chemin de fer?—R. Je puis dire sans présomption que je connais mieux Paris que la plupart des administrateurs, même que tout administrateur. J'aimerais à donner un exemple de la politique que nous sommes à discuter. Il n'y a pas très longtemps une occasion se présenta d'acheter de la compagnie de tramway de Montréal une ligne qui va de Montréal au Bout-de-l'Ile. Elle a environ 12 milles de longueur. Je n'avais qu'une heure pour décider de l'achat. Le prix demandé était de $1,200,000 et je décidai de l'acheter pour la compagnie; après l'achat, je fis rapport au bureau de direction pour obtenir son approbation. Il me fallait prendre la responsabilité de l'achat ou perdre l'occasion; j'en pris la responsabilité et j'achetai la propriété. C'est un des cas où, dernièrement, à ma connaissance, une décision immédiate s'imposait et où il fallait prendre la responsabilité. Ce sont là des choses qui se présentent de temps à autre dans l'administration de toute grande institution.

Q. Dois-je comprendre que vous avez dit hier, sir Henry, que l'on avait fait une offre à votre compagnie relativement à l'achat de cette propriété?—R. J'ai reçu au cours des derniers jours un télégramme de M. Archibald disant que des gens respectables de Paris lui avaient demandé de s'enquérir si nous considérerions une offre de 40,000,000 de francs au comptant pour la propriété, plus l'usage gratuit de l'espace raisonnable dont nous avons besoin pour nos bureaux, et il désirait savoir si nous considérions favorablement une telle offre.

Q. Est-ce que cette somme de 40,000,000 de francs couvrirait le montant que vous avez dépensé?—R. Cela dépendrait dans une large mesure du taux du change; je crois que cela représenterait $2,200,000 environ, plus l'usage gratuit de l'espace dont nous avons besoin pour nos fins. Je lui répondis de s'occuper de l'affaire et d'obtenir plus de détails.

Q. Lorsque vous avez fait votre choix, sir Henry, je suppose que vous avez considéré le site plutôt que l'édifice; l'endroit?—R. Sans aucun doute; oui.

Q. Je suppose qu'un édifice de dimensions moindres, si on avait pu en obtenir un, aurait fait l'affaire?—R. Sans doute.

Q. On a parlé d'un dépôt de $2,680,000 à la banque de Toronto?—R. $2,-608,000, je crois.

Q. Vous aviez laissé entendre que le major Bell en connaissait les détails mieux que vous?—R. Je crois que oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous avez dit que le Pacifique-Canadien a un bureau là-bas. Savez-vous le montant du loyer?—R. Non.

Q. C'est un petit bureau, n'est-ce pas?—R. J'ignore; je ne sais où il se trouve.

Q. De sorte que vous ne pouvez nous donner les détails. Quel est ce chemin de fer que vous venez d'acheter?—R. C'est la section des tramways de Montréal qui va de cette ville jusqu'à l'extrémité est, je suppose, au Bout-de-l'Ile.

Q. Et combien a-t-on dépensé dans ce cas?—R. $1,200,000.

Q. Quels sont les termes du paiement?—R. Nous avons déjà payé $200,000 en espèces.

Le major BELL: $100,000, je crois; et la balance est payable dans un an. Je parle de mémoire; je puis vous obtenir les chiffres exacts.

Sir Henry Drayton:

Q. Y a-t-il hypothèque, obligations, ou autre chose?—R. Non.

Q. Quelle est la longueur?—R. 12 milles.

Q. Cette voie sera exploitée comme embranchement du système?—R. Je ne comprends pas très bien la question.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Avec quel embranchement du réseau cette voie sera-t-elle exploitée, à quoi servira-t-elle? Est-ce une voie électrique?—R. Non; je vais vous la décrire. Nous avons une voie ferrée qui se rend dans cette partie de l'île, au Bout-de-l'Ile. La voie dont on vient de parler se trouve au nord de la nôtre, juste à côté et parallèle. Cette voie nous empêcherait d'avoir accès à tout établissement industriel qui s'établirait dans cette partie de l'île. Par conséquent, on a acheté cette propriété plutôt au point de vue industriel qu'au point de vue du transport des voyageurs, afin d'avoir accès à cette partie de la ville de Montréal qui se développe et qui se développera davantage comme centre industriel.

Q. Cet achat a été fait au point de vue industriel, pour les embranchements industriels et le reste?—R. Oui.

Le major BELL: Vous trouverez tous les détails de cette affaire dans les débats de la législature de Québec lorsque l'on a permis à la compagnie des Tramways de Montréal de signer le contrat de vente.

Sir Henry Drayton:

Q. J'espère que vous allez accepter cette offre que vous a faite M. Archibald?—R. Je ne sais si nous devrions l'accepter ou non, pour la raison que voici. Je crois qu'il est permis de supposer qu'avant cinq ans nous pourrons vendre cette propriété pour une somme beaucoup plus élevée que 40,000,000 de francs, si nous préférons vendre. La situation à Paris est celle-ci: jusqu'à récemment, la ville était entourée de fortifications et çà et là les principales routes conduisant à Paris passaient à travers ces fortifications. A chacune de ces dernières, se trouve une porte et quiconque sort ou entre doit s'arrêter à cette porte et faire une déclaration quant à la quantité d'essence ou autres choses qu'il peut avoir; on leur remet un état et à leur retour on fait un nouvel examen afin de s'assurer qu'il ne se fait pas de contrebande, car il existe un impôt sur tout ce qui entre dans Paris et dans la plupart des villes de France. Cet impôt a été établi à la fin de la guerre franco-prussienne dans le but d'aider les municipalités à défrayer les dépenses municipales diverses. Ces fortifications sont surannées et le gouvernement français est à les démolir. Les fortifications constituaient une barrière bien définie au développement de Paris quant aux parties résidentielles. Avec la disparition de ces fortifications, on va sans doute étendre considérablement les districts résidentiels dans les environs de Paris. En d'autres termes, la population de cette ville va augmenter de beaucoup. Puis il se produira une nouvelle congestion dans le quartier d'affaires de la capitale, car le quartier fashionable d'affaires de Paris se limite aux environs de la Place de l'Opéra, de la rue de la Paix, et d'une manière générale au district qui entoure La Madeleine. Si comme j'ai tout lieu de le croire, mes renseignements sont exacts, il va s'en suivre une hausse considérable dans la valeur des places d'affaires de ce quartier de Paris. De sorte que je n'ai aucun doute qu'avant bien longtemps nous pourrons disposer de cette partie de la propriété dont nous n'avons pas besoin à un prix très élevé. Vous me pardonnerez si j'ai exposé en détail la situation dans la capitale française, mais ceci explique pourquoi ces quartiers de Paris vont prendre de la valeur et seront recherchés plus que par le passé.

M. Kyte:

Q. Encore une question. Je crois que vous avez dit hier que la *Prudential Insurance Company* a avancé, ou offert d'avancer une somme considérable d'argent pour cette propriété?—R. £700,000.

Q. Ce serait là des livres sterling?—R. Sterling.

Sir HENRY DRAYTON: Avec la garantie du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

[Sir Henry Thornton.]

M. MACKINNON: Je désire rappeler ce que M. Graham a déclaré d'après les débats de la Chambre. Lorsqu'on lui a demandé le prix de la propriété, il a répondu, "environ $2,000,000, me dit-on". Il n'a pas dit que le coût en était exactement de $2,000,000.

Le PRÉSIDENT: Je crois que je ferais bien de souligner ce point, car j'ai eu une petite discussion avec sir Henry Drayton. Je crois que M. Graham voulait parler du coût initial; ce coût était de 28,000,000 de francs, soit environ $2,000,000, auquel il fallait ajouter les frais et les taxes.

M. MACKINNON: A la page 3615 des débats, il dit, "Je n'ai pas dit que l'on ne m'avait pas consulté". On l'accusait de n'avoir pas été consulté, et il nia avoir dit qu'il n'avait pas été consulté. J'ai cru qu'il n'était que juste de rectifier le procès-verbal d'après les débats, en l'absence de M. Graham.

M. Harris:

Q. J'ai compris hier que l'on considérait Paris comme la porte de tout le trafic européen quant aux touristes, marchandises, messageries ou à tout ce qui touche aux intérêts des chemins de fer Nationaux du Canada?—R. Oui, cela est à peu près exact.

Q. J'ai compris que le trafic le plus rémunérateur est celui des touristes?—R. Je ne crois pas que vous puissiez être aussi précis. Généralement, le transport des marchandises par grande ou par petite vitesse paye plus que le transport des touristes. En d'autres termes, je n'aimerais pas à dire que le trafic des touristes est réellement plus profitable que celui des marchandises ou des messageries, ou vice versa.

Q. La politique de la compagnie des chemins de fer est de pousser vigoureusement l'expansion du trafic des marchandises et des messageries sur le continent?—R. C'est bien cela.

Q. Vous avez aussi laissé entendre que Paris se trouve en réalité le quartier général de l'émigration en Europe?—R. Si j'ai dit le quartier général de l'émigration, je n'ai pas tout à fait voulu dire cela. J'ai voulu dire que Paris, pour les raisons déjà données, est le centre de l'activité industrielle et financière du continent; c'est là que se tiennent les réunions, là que l'on discute les questions diverses, et en général, telle ou telle politique se décide plutôt à Paris vu l'activité prépondérante du gouvernement français sur le continent européen.

Q. Vous nous avez dit que dans les nouveaux quartiers que vous avez acquis vous allez installer, par exemple, le docteur Black et tout son personnel?—R. Le docteur Black aura un bureau à Londres et un autre à Paris, et pour les fins d'émigration, il aura probablement plusieurs bureaux.

Q. On a semblé dire hier que l'on avait l'intention de loger le docteur Black dans cet édifice?—R. Je ne me rappelle pas cette déclaration.

Q. Je regrette de n'avoir pas une copie du procès-verbal, mais je me rappelle très bien.—R. Je crois que vous avez raison de croire qu'il y aura un bureau. La plupart du temps, cependant, son bureau sera sous son chapeau.

Q. La plus grande partie de son personnel, par exemple, se trouvera logé à Paris?—R. Presque tout, oui.

Q. On a parlé d'un nouveau bureau à Londres, Angleterre, qu'a-t-on fait sous ce rapport? Il n'y a rien de bien défini dans ce rapport sauf que l'on dit, "Dans ce but, il fut décidé d'ouvrir à Londres, Angleterre, un bureau spécial sous la juridiction du ministère de la Colonisation"?—R. Oui, cela est vrai.

Q. A-t-on fait quelque chose de précis en ce sens?—R. Comme vous savez probablement, nous avons un bureau qui donne entière satisfaction sur la rue Cockspur, à Londres, et dans lequel se trouvent les bureaux du chemin de fer; le docteur Black a des bureaux dans le même édifice; c'est de ce bureau que parle le rapport.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Ce bureau spécial existe déjà?—R. Oui.

Q. Et alors où se trouveront les quartiers du docteur Black, à Londres ou à Paris?—R. Aux deux endroits.

Q. Et il aura une partie de son personnel à Londres et l'autre à Paris?—R. Il lui faudra un certain personnel à Londres pour s'occuper de l'émigration du Royaume-Uni et un bureau à Paris où on s'occupera de l'émigration continentale.

Q. Toute la question de l'émigration est aussi liée à l'entente réciproque comme dans le cas des lignes *White Star* et *Cunard*?—R. Oui.

Q. Et les bureaux chefs de ces lignes sont situés à Londres?—R. Oui, j'ai hésité à répondre à cette question parce que je n'étais pas certain si le bureau chef de la ligne Cunard ne se trouve pas à Liverpool, mais je crois que cette déclaration est à peu près juste. Les bureaux chefs de la ligne *White Star* se trouvent à Londres.

Q. Diriez-vous que cette entente réciproque se fera probablement au bureau chef de Londres?—R. Oui, plus ou moins.

Q. Il ne serait pas nécessaire que cette partie du personnel soit logée à Paris?—R. Non, pour ce qui est des questions de ce genre. Mais il est possible que nous fassions affaires avec la compagnie Générale Trans-Atlantique, la ligne française.

Q. Relativement à la colonisation, à l'émigration et au développement, quelle est au juste votre politique touchant le continent et touchant la Grande-Bretagne? Nous avons une déclaration ici, numéro 5, qui serait juste?—R. Vous trouverez à la page 11. . .

Le PRÉSIDENT: Un moment s'il vous plaît. Est-ce que vos questions se rapportent à la discussion de l'achat de la propriété de Paris?

M. HARRIS: J'essaie de tirer une conclusion quant à la nécessité de loger le docteur Black dans cet édifice. On a dit hier qu'une partie de cet édifice serait occupée par le docteur Black et son personnel.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas m'opposer à vos questions, mais est-ce que le sujet ne relève pas plutôt du ministère de l'Immigration?

Le TÉMOIN: Non, le docteur Black est un de nos fonctionnaires. Nous l'avons "volé", nous l'avons enlevé au gouvernement. A la page 11 du rapport annuel, vous trouverez une déclaration générale—je crois que vous l'avez devant vous—sur la façon dont on se propose de développer notre politique d'immigration et sur les principes que nous nous proposons de suivre sous ce rapport.

M. Harris:

Q. Je comprends, d'après cette déclaration, que vous n'avez pas l'intention de pousser vigoureusement, comme vous l'avez dit hier, l'émigration du continent?—R. Oh! oui, c'est notre intention. Je regrette que quelqu'un soit resté sous l'impression que nous n'avions pas l'intention de pousser vigoureusement l'émigration partout où nous pouvons obtenir des émigrants convenables.

Q. Comme le rapport dit, "Surtout de Grande-Bretagne", j'imagine que vous poussez plus vigoureusement l'émigration de ce pays?—R. Je crois que vous pourriez vous exprimer ainsi. Nous préférons—et vous savez très bien pourquoi—obtenir autant d'émigrants que possible du Royaume-Uni, mais non sans poursuivre une politique aussi vigoureuse ailleurs pourvu que nous puissions trouver des émigrants convenables. Si nous pouvions obtenir tous nos immigrants dans le Royaume-Uni, je crois que ce serait mieux, mais la chose est impossible.

Q. Comme vous travaillez surtout en Grande-Bretagne et que vous fouillez tout le pays, pourrait-on dire, dans le but de trouver des émigrants convenables, il est raisonnable de supposer que le gros des efforts se feront au bureau de Londres?—R. Non, je ne crois pas que votre déduction soit juste, car, comme je

[Sir Henry Thornton.]

l'ai dit, nous ne voulons pas seulement obtenir tous les émigrants convenables qu'il soit possible de trouver dans le Royaume-Uni, mais nous nous proposons également de mener une campagne agressive et vigoureuse sur le continent.

Q. Vu que ce trafic se fait par les lignes White Star et Cunard, est-il raisonnable de supposer que la plus grande partie du personnel travaillera à Londres plutôt qu'à Paris?—R. Je pourrais dire que les quartiers généraux du docteur Black et de son personnel se trouveront à Londres, mais ce dernier aura également un bureau convenable à Paris, et d'autres bureaux que l'on jugera à propos d'ouvrir sur le continent.

Q. Croyez-vous, sir Henry, que le fait que le docteur Black doit jusqu'à un certain point avoir un bureau à Paris, en plus de cette partie de son organisation qu'il porte sous son chapeau, puisse encourager votre bureau de direction à acheter cet emplacement dans Paris?—R. On n'a pas acheté cette propriété dans le seul but d'y loger le docteur Black. Ce n'était là qu'un seul facteur, mais c'était le facteur principal.

Q. Relativement au trafic des marchandises et des messageries du continent, avez-vous aussi une entente réciproque avec les lignes White Star et Cunard?—R. Nous avons une entente avec ces deux lignes pour ce qui est des passagers, des marchandises et des messageries.

Q. Je suppose que la politique des lignes White Star et Cunard, par exemple, est aussi de pousser vigoureusement le trafic des marchandises dans l'Europe centrale?—R. Certainement, avec notre coopération, tout comme nous le faisons de ce côté-ci. Nous avons certains solliciteurs de trafic sur notre liste de paye qui s'occupent surtout de l'alimentation du trafic de ces deux compagnies.

Q. Je comprends qu'ils se divisent en deux classes, ceux qui s'occupent des messageries et ceux qui s'occupent des marchandises?—R. Oui.

Q. Combien d'agents de trafic avez-vous en France, par exemple?—R. Je ne crois pas que nous en ayons actuellement. C'est là un détail qu'il me faudrait obtenir de M. Dalrymple; c'est notre vice-président en charge du trafic. Nous n'avons pas encore complété notre organisation européenne. C'est là un point auquel il faudra prêter à l'avenir une attention beaucoup plus grande que nous ne l'avons fait dans le passé. Tous nos efforts jusqu'à présent, ont été consacrés au travail d'organisation pour l'exploitation du chemin de fer même, et nous avons dû remettre à plus tard l'organisation du trafic des touristes, des messageries et des marchandises en Europe, et nous nous en occupons maintenant. De fait, nous y avons travaillé depuis quelque temps, mais il nous a fallu d'abord nous occuper des détails préliminaires. L'an prochain, ou au cours des prochains 18 ou 24 mois, nous allons adopter une politique quant au trafic des passagers et des marchandises sur le continent beaucoup plus agressive que celle que nous avons suivie dans le passé.

Q. Est-il juste de supposer que vos agents de trafic recevront leurs instructions de Paris mais qu'ils ne seront pas logés dans cette ville?—R. Nous aurons là nos quartiers généraux, tout comme au Canada les quartiers généraux se trouvent à Montréal et les agents sont dispersés à divers endroits dans tout le Canada et les Etats-Unis.

Q. Prenons votre solliciteur de trafic de Hamilton; il ne se rend probablement pas à Montréal une fois par année?—R. Oui, je crois qu'il y va beaucoup plus souvent.

Q. Vos solliciteurs de trafic de Toronto se rendent souvent à Montréal?—R. Oui, ils se rendent à Montréal afin d'assister aux réunions et à la discussion. Si vous preniez le cas des agents de San Francisco, vous auriez alors raison.

Q. Nous allons prendre la ville de Toronto que je connais un peu mieux que celle de Paris. Les solliciteurs de trafic de Toronto sont à leur bureau environ 5½ jours par semaine, n'est-ce pas?—R. J'espère qu'ils ne sont pas assis à leur

[Sir Henry Thornton.]

pupitre pendant tout ce temps; je préférerais entendre qu'ils sont en dehors en quête de trafic.

Q. Ils sont à leurs bureaux?—R. Ils sont dans le territoire qui leur est assigné.

Q. Et comme question de fait, pour ce qui est de Toronto, par exemple, je comprends qu'ils ne quittent jamais cette ville?—R. Bien, je ne saurais dire. Je suis positif que le directeur du trafic des marchandises et le vice-président en charge du trafic rencontrent périodiquement les fonctionnaires, dans le but d'entendre leurs opinions et de discuter différentes questions et de donner des instructions.

Q. A Paris, par exemple, il ne vous faudrait pas un bureau bien spacieux pour y loger les chefs du service de sollicitation du trafic?—R. Oui, cela est bien vrai.

Q. Un bien, bien petit bureau?—R. Pas très petit, assez grand.

Q. Je comprends que les solliciteurs de trafic se trouveraient dispersés dans différentes parties de l'Europe, surtout dans les grands centres, en quête de trafic, et n'auraient pas leurs bureaux dans l'édifice de Paris?—R. C'est vrai.

Q. D'un autre côté leurs officiers supérieurs y auraient leurs bureaux?—R. C'est bien cela.

Q. De sorte qu'en parlant de la nécessité d'obtenir un grand édifice pour y loger toutes ces différentes divisions du service—l'espace dont les solliciteurs de trafic auraient besoin serait relativement petit?—R. Nous avons essayé d'expliquer clairement que l'on n'avait pas besoin de tout l'hôtel Scribe pour les services du chemin de fer.

Q. J'arrive à ce point, monsieur. Maintenant, vous ne sollicitez pas, de fait, le trafic des messageries? En d'autres termes, vous n'avez pas un personnel ou une organisation qui s'occupe de ce trafic?—R. Nous n'établirions pas en Europe un service distinct pour la sollicitation du trafic des marchandises et des messageries; un seul personnel s'occuperait non seulement de ces deux trafics mais aussi de celui des touristes et des voyageurs.

Q. Vous n'auriez qu'un seul personnel de solliciteurs?—R. Oui.

(A ce point, le président, M. Euler, quitte le fauteuil et M. Stork agit comme vice-président.)

M. Harris:

Q. Quelle proportion de cet édifice sera réellement occupée par les chemins de fer Nationaux du Canada lorsque votre organisation sera complète?—R. Bien, sous ce rapport, monsieur Harris, j'ai suggéré ce qui, je crois, se produira éventuellement, que chaque officier en charge des divers départements à Paris ait son propre étage, et c'est pourquoi nous avons acheté des quartiers dans un endroit aussi désirable, et il nous faut tenir compte, si cela se produit, non seulement de l'espace que requièrent les fins immédiates du chemin de fer mais aussi celui dont le gouvernement pourrait avoir besoin pour des fins collatérales.

Q. Le gouvernement et les chemins de fer Nationaux du Canada travailleraient ensemble, la main dans la main, sur le continent?—R. Oh! certainement.

Q. Vous croyez qu'il sera nécessaire de faire concorder la politique des chemins de fer Nationaux avec celle du gouvernement?—R. Je ne sais trop que répondre à cela, je veux bien répondre, mais je ne comprends pas très bien la question.

Q. Bien, vous vous proposez de louer une partie considérable de cet espace au gouvernement?—R. Une partie, oui; mais il en restera une partie qu'aucun d'entre nous ne pourra utiliser.

Q. J'essaie de comprendre, sir Henry, quelle partie de cet édifice servira aux fins des chemins de fer Nationaux. Vous ne savez pas au juste, encore?—R. Pas d'une façon précise. Nous sommes à étudier la question.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Utilisera-t-on la moitié de l'édifice?—R. Non.

Q. Pensez-vous qu'on en utilisera 25 p. 100?—R. Peut-être; c'est à peu près cela.

Q. Quelle proportion croyez-vous que le gouvernement utilisera?—R. Oh! je ne saurais dire. J'ignore exactement combien de bureaux on a ailleurs actuellement.

Q. Sir Henry, si la politique du gouvernement devait changer très considérablement, et que vous trouviez, par exemple, que l'on établit un tarif sur les marchandises venant d'Europe...

M. KYTE: A Dieu ne plaise.

M. HARRIS: ... qui vous mettrait dans l'impossibilité d'envoyer vos solliciteurs de trafic de marchandises et de messageries, croyez-vous qu'il soit possible que vous vous trouviez avec une organisation considérable en Europe et peut-être dans l'impossibilité d'obtenir un revenu sur le placement?

Le TÉMOIN: Si cette situation se présentait, si on établissait un tarif qui rendrait probablement impossible le mouvement des marchandises de l'Europe au Canada, il nous faudrait, naturellement, réduire nos voiles et diminuer notre personnel en conséquence.

(Le président, M. Euler, reprend le fauteuil; le président suppléant Stork se retire.)

M. Harris:

Q. Je comprends qu'actuellement vos voiles sont hissées de façon à recueillir tout le trafic possible des marchandises sur le continent?—R. Nous sommes tous sujets, et à bon droit, à toute politique que le gouvernement peut adopter. Si le parlement du Canada adopte un tarif prohibitif, il nous faudra en tirer le meilleur parti possible.

M. HARRIS: Je crois que c'est tout.

M. KYTE: Est-ce là une menace ou une prophétie?

Sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, j'ai ici le journal dont j'ai parlé ce matin. C'est l'*Amérique Latine*.

Le major BELL: Ce n'est qu'un journal à quatre pages.

Le TÉMOIN: Me permettriez-vous de l'examiner? (On lui remet le journal).

Sir HENRY DRAYTON: C'est tout ce qu'il y a. Je crois reconnaître cette feuille. J'ai remarqué quelque chose en première page au sujet de Cameron Bocaccio; la lecture en semble intéressante. Voici une colonne intitulée "La Vie canadienne". Et ça commence par "M. Forke".

Sir HENRY DRAYTON: Il y a un article spécial sur l'hôtel Scribe.

M. KYTE: En avez-vous une traduction, sir Henry (Drayton)?

Sir Henry Drayton:

Q. C'est là le journal?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est apparemment un journal publié dans l'intérêt des gens de langues française et latine de l'Amérique, et on en adresse toujours une copie aux députés par la poste?—R. J'en suis certain.

M. KYTE: En avez-vous d'autres copies?

Sir HENRY DRAYTON: Oui; je la reçois régulièrement.

M. KYTE: Je n'en reçois pas.

Sir HENRY DRAYTON: Peut-être que vous ne vous adonnez pas à l'étude du français...

M. KYTE: Je n'ai jamais cultivé ce genre particulier de littérature. Il faut que je m'en occupe.

[Sir Henry Thornton.]

Sir Henry Drayton:

Q. Vous savez le français, veuillez me suivre pour voir si je lis ceci correctement.—R. Très bien.

Q. (Il lit) :—

"Nos lecteurs savent que le gros édifice du Boulevard des Italiens a été acquis sur la garantie du chemin de fer d'Etat connu sous le nom de chemin de fer National du Canada. On se demande ce qui arrive à ce gros édifice à demi caché sous les madriers et d'où on a fait disparaître les lettres énormes qui annonçaient au monde entier l'agent de ce chemin de fer à Paris."

Il s'agit de M. Aronovici, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. (Il lit) :—

"On explique ainsi ce mystère: Le gouvernement fédéral du Canada a confié la réorganisation financière de son chemin de fer à un expert britannique, M. Thornton, qui ne voulait pas prendre cette tâche à moins d'obtenir pleins pouvoirs, ce qui faisait de lui un dictateur. Ainsi, on ignore quel sera le sort de cet édifice. Nous pouvons, cependant, assurer à monsieur Thornton qu'il serait opportun dans l'intérêt public en général, et des Canadiens en particulier, d'exposer clairement les faits et ses intentions. Il est tout à fait regrettable de laisser circuler les mauvaises rumeurs..."

C'est là, comme vous avez dit, un ballon que l'on a lancé?—R. Je ne saurais dire si cette remarque s'applique tout particulièrement à ce journal; un autre journal suivait plus ou moins la même tactique.

Q. (Il lit) :

..."et il vaut mieux y couper court en faisant une déclaration précise. Les petits journaux ont publié des articles sur le "Roumain qui a acheté une terrasse dans le cœur de Paris et qui n'est pas d'accord avec ses patrons britanniques'."

Il s'agit d'Aronovici, je suppose?—R. Probablement.

Q. Savez-vous quelque chose de "cette terrasse dans le cœur de Paris"?—R. Je ne sais, à moins que l'allusion ne vise cette personne.

Q. "Qui est en désaccord avec ses patrons britanniques", je suppose que c'est vers cette époque qu'il fut renvoyé du service?—R. Renvoyé de quel service?

Q. De votre service?—R. Il donna sa démission. J'ignore ce qu'est cette terrasse. Je n'en ai jamais entendu parler.

Q. (Il lit) : "D'autres parlent d'une contribution de 55,000 actions"?—R. J'ignore ce point entièrement. (Au major Bell.) En savez-vous quelque chose?

Le major BELL: Nous avons formé Aronovici en une compagnie, et avons émis un certain nombre d'actions, c'était le moyen de le former en compagnie. Presque immédiatement, il transféra ces actions à la compagnie, et ces dernières devinrent la propriété du chemin de fer National du Canada.

Sir HENRY DRAYTON: Est-ce là le montant de $55,000?

Le major BELL: Non, j'avais la somme en francs. Elle représentait 30,000,000 de francs, je crois.

Sir HENRY DRAYTON: Je reviendrai sur ce point lorsque je vous questionnerai. (Il lit) :

"Quant à nous qui n'avons à cœur que la réputation de nos amis de France, nous demandons sans délai une déclaration officielle et précise."

C'est là ce dont je voulais parler ce matin.

[Sir Henry Thornton.]

Le TÉMOIN: Il y en avait un autre dont le caractère était beaucoup plus libelleux que celui-ci; ce dernier n'est pas très libelleux.

Le major BELL: Il est très inoffensif.

Le TÉMOIN: Il y en avait encore un autre et c'est celui dont je voulais parler.

Le major BELL: Ce n'est pas ce journal. C'est une publication beaucoup plus petite. Je crois en avoir un numéro. J'y verrai.

M. KYTE: Et on parle d'un article qui a paru dans un journal plus petit. Ceci semble être un journal à quatre pages...

Le PRÉSIDENT: Est-ce un quotidien?

Le TÉMOIN: J'ignore...

M. KYTE: J'allais m'en informer.

Sir HENRY DRAYTON: Un hebdomadaire, je crois.

M. KYTE: Ce n'est qu'un journal à quatre pages. Je ne sais s'il est quotidien ou non.

Le TÉMOIN: Ce n'est pas un des journaux quotidiens français bien connus.

Sir HENRY DRAYTON: Est-ce un hebdomadaire?

Le PRÉSIDENT: Comment épelez-vous çà?

M. KYTE: Il s'agit apparemment d'un journal à quatre pages qui ne peut représenter la presse responsable française de Paris.

Le TÉMOIN: Je ne sais rien de sa respectabilité et je n'aimerais pas à faire une remarque à ce sujet, mais je dirai que ce n'est pas un des journaux français bien connus.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

M. STEWART: Relativement à certaines déclarations que l'on a faites hier, je voudrais que sir Henry (Thornton) nous donnât d'autres renseignements. Si mes notes sont exactes, les loyers de cet édifice, d'après les calculs, donneraient un revenu de 6 p. 100. Je me demande s'il pourrait expliquer cela davantage. Six pour cent de quoi?

Le TÉMOIN: Six pour cent du montant que nous avons placé.

M. Stewart:

Q. Nous avons actuellement placé $2,700,000 dans cet édifice?—R. A peu près, je crois.

Le major BELL: On a dit 6 p. 100, l'édifice terminé. C'est le calcul fait sur l'édifice lorsque toutes les altérations auront été terminées. C'est ce que dit mon témoignage, M. Stewart.

M. STEWART: Six pour cent sur quelque $3,200,000 ou $3,300,000.

Le major BELL: Environ $3,200,000, oui.

M. STEWART: Il s'agit du revenu brut? Il faudrait déduire les taxes et la dépréciation?

Le major BELL: Non, c'est là le revenu net, taxes déduites.

M. STEWART: Mais non la dépréciation?

Le major BELL: On a pensé que la dépréciation et l'intérêt sur le capital représenteraient une bien petite somme, mais on me dit que nous pouvons compter sur un revenu de 6 p. 100 d'après les loyers actuels de Paris.

M. STEWART: Et connaissant cet édifice, pourriez-vous nous donner une idée assez juste de la somme que représenterait la dépréciation?

Le TÉMOIN: La dépréciation serait minime, car c'est un édifice en pierre, très bien bâti, et les réparations ne peuvent compter pour beaucoup. Je ne puis

[Sir Henry Thornton.]

dire quelle somme représenterait la dépréciation. On allouera quelque chose pour la dépréciation, mais vu la nature de l'édifice, le chiffre en sera peu élevé.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que la dépréciation de l'édifice pourrait être contrebalancée par l'augmentation de la valeur du terrain?

Le TÉMOIN: Oh! oui, et davantage.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'en ai pas parlé à sir Henry (Thornton), car je croyais que le major Bell avait mentionné ce point.

M. STEWART: Je n'ai pas le nom de celui qui a fait la déclaration, mais j'ai pris note de cette dernière. Vous dites que l'on a tenu compte des taxes?

Le major BELL: C'était un calcul approximatif. C'est le résultat d'une conversation avec nos entrepreneurs dans le bureau de notre architecte. Ils étaient au courant des loyers et des édifices, et je ne l'étais pas, et je désirerais avoir une idée générale.

M. STEWART: Prenez-vous la responsabilité de cette déclaration?

Le major BELL: J'ai fait cette déclaration hier; j'ai dit que c'était là les renseignements que j'avais.

M. STEWART: Sir Henry (Thornton), je crois que peut-être vous avez répondu à M. Harris d'une façon aussi précise que possible relativement au pourcentage d'espace que les chemins de fer utiliseront dans cet édifice.

Le TÉMOIN: La réponse que j'ai donnée à M. Harris est aussi précise que possible pour le moment.

M. Stewart:

Q. Environ 25 p. 100. Naturellement, ce serait l'espace le plus précieux?—R. Ce serait au rez-de-chaussée.

Le major BELL: On a réservé le rez-de-chaussée et le premier étage. Ce n'était pas définitif. M. Dalrymple, notre vice-président en charge du trafic, se trouvait là, et j'avais donné instruction à M. Young, notre gérant général, de réserver les deux étages inférieurs et peut-être une partie du sous-sol.

M. STEWART: Est-ce que la compagnie qui, d'après sir Henry, a fait une offre, sait quel est l'espace que les chemins de fer Nationaux doivent se réserver? Ceci est très important au point de vue de leur offre.

Le TÉMOIN: Tout dépend de ce que nous voulons faire. S'il nous était fait une offre alléchante pour la propriété, nous réduirions l'espace à ce que nos officiers qui traitent directement avec le public ont besoin, c'est-à-dire, aux bureaux des billets, et nous installerions nos autres fonctionnaires et nos autres bureaux ailleurs. Tout dépendrait de l'offre qui nous serait faite.

M. Stewart:

Q. Vous pourriez vous contenter d'une partie du rez-de-chaussée?—R. Peut-être. Nous pourrions réduire l'espace de beaucoup.

Q. Vous ne savez pas quelles étaient les intentions de cette compagnie lorsqu'elle vous a offert l'usage gratuit de l'espace dont vous avez besoin?—R. Non, je ne sais. C'est ce que j'ai demandé à M. Archibald de chercher à savoir immédiatement et d'étudier en détail. Je me suis laissé dire par un monsieur qui est au courant de l'immeuble à Paris et qui fait affaires sur la Cinquième avenue à New-York, comme importateur, que probablement un des grands magasins à rayons de Paris aimerait à obtenir un aussi beau site sur le Boulevard des Capucines. Il estime la valeur de l'édifice à 60,000,000 de francs.

Sir HENRY DRAYTON: Est-ce là le même homme que celui dont vous n'avez pas voulu donner le nom?

Le TÉMOIN: Non, ce n'est pas le même. Ceci a été mentionné simplement dans une conversation que j'ai eue avec lui il y a une couple de mois.

[Sir Henry Thornton.]

Sir Henry Drayton:

Q. Avez-vous objection à donner son nom?—R. Oui; je ne le donnerai pas.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

Sir HENRY DRAYTON: Lorsque le major Bell sera appelé, je veux étudier les chiffres sur l'étendue de la propriété.

Le major BELL: Je les ai donnés au sténographe hier et ils sont inclus dans les témoignages.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas encore vu les notes.

Le major BELL: Ils vont paraître dans le procès-verbal d'hier. L'édifice est de 105 pieds par 180½ et couvre 126,994 pieds carrés.

M. HARRIS: Le major Bell nous dira-t-il exactement quelles instructions on avait laissées à Paris relativement à la rénovation de cet édifice?

Le major BELL: Non; beaucoup dépend du locataire. Je puis vous dire que d'une manière générale on a dû laisser des instructions aux hommes qui se trouvent là, M. Archibald et M. Young, mais les instructions générales étaient à l'effet que les bureaux du gouvernement et du chemin de fer...

M. HARRIS: Peut-être que je ferais mieux de demander à sir Henry Thornton.

M. Harris:

Q. Quelle est la politique du bureau de direction des chemins de fer Nationaux relativement à la rénovation de cet édifice?—R. On peut faire deux choses, et beaucoup dépend de ce que le locataire veut faire. Vous pouvez louer l'espace dans son état actuel à un locataire qui fera les changements nécessaires selon ses besoins, ou vous pouvez trouver ce qu'il désire d'une façon générale, et préparer l'espace qu'il veut occuper. Dans le dernier cas, naturellement, le loyer serait de beaucoup plus élevé que dans le premier. Beaucoup dépend de ce que le locataire désire, car souvent un locataire préfère louer un certain espace et l'aménager à son gré plutôt que de vous permettre de le faire. Ce point est à décider. Nous pouvons même faire les deux dans différentes parties de l'édifice.

Q. Vu le fait qu'il vous faudra peut-être, dans quelques années, "réduire vos voiles" comme vous dites, relativement à votre politique continentale, qu'est-ce que le bureau de direction des chemins de fer Nationaux se propose de faire quant à la durée des baux?—R. Le bail d'un locataire ne nous affecterait pas, car même si nous réduisons notre personnel du continent, nous voudrons encore retenir nos locataires, de sorte que ces derniers ne seraient pas affectés. S'il nous fallait réduire notre personnel, il faudrait tout simplement...

Q. Pourquoi ne pas dire l'augmenter.—R. Dans le cas où nous voudrions l'augmenter? Nous ferions ceci: Nous déciderions du maximum de nos besoins. Nous ne prendrions pas tout l'édifice, et nous pourrions louer le reste à long terme, à notre gré, et nous pourrions nous réserver le reste de l'espace; la balance entre le maximum et le minimum de nos besoins pourrait se donner à bail pour une période relativement courte.

Q. Vous n'avez pas oublié non plus la déposition que vous avez faite à l'effet qu'avant cinq ans cet édifice vaudra beaucoup plus que vous n'avez payé?—R. Oh! non.

M. Milne:

Q. Quand croyez-vous que l'édifice sera occupé?—R. Bien, je ne saurais dire exactement, mais avant six mois, je crois.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, nous allons ajourner jusqu'à lundi.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

[Sir Henry Thornton.]

SALLE DE COMITÉ N° 231,
CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, le 23 juin 1924.

Le comité spécial permanent des chemins de fer Nationaux et de la marine marchande du Canada se réunit à 10.30 heures de l'avant-midi sous la présidence de M. W. D. Euler, M.P.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous avons quorum. Vendredi, lorsque nous avons ajourné, on s'était proposé d'appeler M. Bell ce matin. Sir Henry (Drayton), désirez-vous procéder avec le major Bell?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: A moins que ce ne soit le désir du comité de prendre un autre témoin ou de poursuivre l'examen de sir Henry Thornton.

M. KYTE: Passons au major Bell.

Le major G. A. BELL est appelé et examiné.

Sir Henry Drayton:

Q. Quand vous êtes-vous occupé de l'hôtel Scribe pour la première fois?—R. Voulez-vous dire quand suis-je allé outre-mer?

Q. La première fois que vous en avez entendu parler? Commençons par la naissance du projet.—R. La première fois que j'en ai entendu parler c'était le 28 avril 1923. Je ne savais pas qu'il s'agissait de l'hôtel Scribe ou d'une autre propriété. Je savais que sir Henry (Thornton) avait acheté une propriété là-bas.

Q. Le 28 avril?—R. Le 25, je devrais dire.

Q. C'est alors que vous avez envoyé $200,000? Avez-vous eu un mot à dire sur cette décision, ou avez-vous agi au nom du ministère seulement?—R. Au nom du ministère.

Q. En d'autres termes, vous n'en connaissiez rien?—R. Pour ce qui est de la somme de $200,000 seulement. Je n'ai rien eu à faire avec la balance.

Q. Vous saviez qu'il fallait envoyer $200,000?—R. Oui.

Q. Alors, saviez-vous quel était le coût total?—R. Non.

Q. Tout ce que vous savez c'est que l'on vous a dit d'envoyer $200,000 et vous l'avez envoyé?—R. Oui.

Q. Puis, qu'avez-vous appris?—R. Puis j'en ai entendu parler lorsque la question est venue devant la Chambre—le soir des crédits.

Q. C'était là la première fois?—R. Oui.

Q. Dans l'intervalle, aviez-vous exprimé votre avis dans un sens ou dans un autre?—R. A la réunion du bureau de direction seulement, sur la politique générale de l'établissement d'un bureau à Paris.

Q. Nous avons entendu cela. C'était une question générale, et rien n'a été dit relativement à l'hôtel Scribe et rien ne fut décidé dans un sens ou dans l'autre. De sorte qu'à cette époque, vous ne saviez rien de l'hôtel Scribe. Je vous demandais si, dans l'intervalle, jusqu'à ce que la question vienne devant la Chambre en juin de l'année dernière, vous aviez discuté les mérites ou les démérites de la question?—R. Relativement au coût de l'hôtel?

Q. Oui?—R. Non.

Q. Alors, vous avez d'abord fait ce que l'on vous a dit relativement aux 200,000 dollars, puis vous en avez entendu parler lorsque la chose est venue devant la Chambre?—R. Oui.

Q. Alors, d'après ce que vous me dites, je conclus que, jusqu'à cette date, vous n'avez pas discuté la question avec certains membres de l'Exécutif—ou l'avez-vous discutée?—R. Non. Oh! je puis avoir discuté avec M. Graham la politique d'acheter un établissement à Paris, mais non dans les détails.

Q. Dans tous les cas, vous n'avez pas discuté la question de l'hôtel Scribe avec lui?—R. Non.

Q. Puis, qu'avez-vous eu à faire avec la question?—R. Puis la question fut soulevée en Chambre à la fin de certains de nos crédits—je crois qu'il s'agissait des crédits de la Commission des Chemins de fer. On avait publié quelque chose dans les journaux du soir et un député mentionna la question en Chambre, et M. Graham dit qu'il aurait des renseignements en temps opportun.

Q. De sorte que c'est par votre entremise que le ministre a appris de quelle façon le projet a été financé, comme on l'a dit l'autre jour?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est-à-dire, au moyen d'un dépôt à la banque de Toronto?—R. Oui.

Q. Vous avez alors donné au ministre les renseignements quant à la somme d'argent?—R. Oui.

Q. Quels renseignements avez-vous communiqués au ministre relativement à la somme d'argent?—R. Je téléphonai, je crois, ce soir-là, et demandai à sir Henry (Thornton) ce qu'on avait payé pour l'édifice. Si ma mémoire est juste, il me dit environ 30,000,000 de francs. Je réduisis ce chiffre en dollars, ce qui donnait environ $2,000,000. Je n'avais pas, alors, vu la lettre et je ne lui demandai aucun détail. Je lui demandai comment il se proposait de payer ce montant, et il me dit la façon dont la question se réglerait et que le chemin de fer avait déposé à la banque de Toronto la somme qui couvrirait le montant avancé à Aronovici. Je ne lui demandai rien quant aux autres item. Je conclus que c'était ce $2,000,000 et lorsque le ministre dut donner des renseignements sur le coût de l'édifice, je lui dit de répondre "environ $2,000,000".

Q. On ne lui demanda pas quel en était le coût; on ne lui demanda que le montant du dépôt. On n'a eu cela qu'avant-hier?—R. Pardon, sir Henry (Drayton). D'abord, il s'agissait du coût de l'édifice.

Q. Puis, la façon de financer l'affaire?—R. Oui. Nous lui avons dit un total de $2,000,000, car nous ignorions complètement la balance alors.

Q. C'est ainsi que vous avez expliqué que l'on ait dit à la Chambre que le dépôt était de $2,000,000 au lieu de $2,608,000?—R. Nous ne parlions que du coût de l'édifice.

Q. Non, vous parliez du dépôt que l'on avait fait, et on nous a dit que le montant en était de $2,000,000. Le dépôt était de $2,608,000. Maintenant, avez-vous des doutes à ce sujet ou voulez-vous que je vous l'indique dans les débats?—R. Le dépôt était de $2,600,000, mais je suis à expliquer que tous les renseignements que nous avions touchaient le coût de l'édifice. Nous n'avions pas demandé quel était le montant exact du dépôt. Nous connaissions les procédés, et nous avons supposé que c'était $2,000,000.

Q. Ainsi, il n'existe pas de doute sur le fait que la Chambre fut induite en erreur, et vous faites remarquer qu'elle le fut honnêtement?—R. Oui.

Q. Bien, le fait qu'elle fut induite en erreur est là. Qu'avez-vous eu à faire ensuite?—R. Vers la fin de juillet ou au commencement d'août 1923, sir Henry (Thornton) me demanda si j'irais outre-mer.

Q. Avant cela; vous dites que vous n'aviez pas discuté la question davantage avec le ministre?—R. Oh! oui; j'avais fait une étude complète quant au coût, et j'avais vu cette lettre, et sir Henry (Thornton) m'avait expliqué toute l'affaire.

Q. Puis, naturellement, vous en avez parlé au ministre. Quelles instructions vous donna le ministre?—R. Je ne reçus aucune instruction du ministre. Vous voulez parler de mon voyage outre-mer?

Q. Oui.—R. Je ne reçus aucune instruction du ministre. Sir Henry (Thornton) vint me voir et je lui dis que j'étais prêt si le ministre consentait; que j'étais un fonctionnaire du ministère. Sir Henry (Thornton) alla voir le ministre, et ce dernier donna son consentement; il me prêta pour ainsi à la compagnie.

Sir Henry Thornton:

Q. Vous étiez vice-président, alors, n'est-ce pas?—R. Non, j'avais résigné.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas entendu cet aparté?

Sir HENRY THORNTON: Je vais vous dire ce qu'était cet aparté. J'ai dit "Vous étiez vice-président, alors, n'est-ce pas" . . .

Sir HENRY DRAYTON: C'est très bien; je désirais simplement savoir ce qui se passait.

Le PRÉSIDENT: Poursuivez.

Sir HENRY THORNTON: Attendez un peu. On m'a adressé cette question en insinuant que je disais quelque chose au major Bell que je n'aurais pas dû dire.

Sir HENRY DRAYTON: Très bien; je crois que les questions devraient être adressées au major Bell.

Sir HENRY THORNTON: Très bien. Mais je n'ai pas aimé l'insinuation.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry (Drayton), je crois que vous feriez mieux d'adresser vos questions au major Bell, et je demanderai également à sir Henry (Thornton) de ne pas répondre aux questions à moins qu'elles ne lui soient adressées.

Sir Henry Drayton:

Q. Quand êtes-vous parti?—R. Je crois que je suis parti de New-York vers le 9 ou le 10 d'août; je suis à un jour près.

Q. Et vous vous êtes rendu directement à . . . ?—R. A Londres.

Q. Qui avez-vous vu à Londres?—R. Je télégraphiai à Aronovici de venir me voir.

Q. Et Aronovici vint, je suppose?—R. Oui.

Q. Et vous l'avez vu?—R. Oui.

Q. Et apporta-t-il ses documents avec lui?—R. Non.

Q. Avez-vous jamais vu l'option?—R. Non.

Q. Qui étaient les propriétaires?—R. J'ignore.

Q. Vous ne savez pas qui étaient les propriétaires?—R. Bien, on me les a nommés en passant. C'était à notre division du contentieux à s'occuper de ce point. Je n'étais pas intéressé.

Sir HENRY DRAYTON: Maintenant, le témoin ne sait pas, monsieur le président, et si sir Henry (Thornton) veut bien donner le renseignement, j'en serai bien aise.

Sir HENRY THORNTON: Vous m'avez demandé l'autre jour quels étaient les propriétaires et je vous ai dit que je m'en informerais. Je regrette de n'y avoir pas pensé, mais je le saurai dans un jour ou deux.

Sir Henry Drayton:

Q. Comme vous ignorez le nom des propriétaires, vous ne vous êtes jamais abouché avec eux, naturellement?—R. Non.

Q. Lorsque vous étiez à Paris, ou ailleurs, avez-vous cherché à savoir depuis combien de temps cette propriété était en vente?—R. Oui. J'en ai entendu parler d'une façon générale, sir Henry (Drayton). Puis-je vous expliquer que pour ce qui est du transfert, c'est M. Archibald, ou du moins son bureau, qui, d'après instructions, s'est occupé des calculs du prix ainsi que des actes notariés, de l'enregistrement de ces derniers et autres choses de ce genre. Ce travail ne me concernait pas.

Q. Je ne vous ai pas demandé ce qu'a fait M. Archibald?—R. Je vous expliquais pourquoi je ne m'en suis pas occupé. Je soulignais le point.

Q. Je vous ai demandé le fait. Vous avez dit, si j'ai bien compris, que vous aviez cherché à savoir, ou on vous a dit, depuis combien de temps la propriété

[Sir Henry Thornton.]

était en vente. Depuis combien de temps était-elle sur le marché?—R. Depuis trois ou quatre ans, je crois.

Q. Depuis combien de temps l'édifice n'avait-il pas été utilisé comme hôtel, ou l'était-il encore?—R. L'édifice n'était pas tout utilisé comme hôtel. Si vous me permettez, sir Henry (Drayton), je vais expliquer et vous indiquer l'usage auquel il servait. (Le témoin produit des photographies auxquelles il réfère.) Voici (indiquant) l'édifice, et d'ici (indiquant) à l'angle, il s'étend jusque-là environ (indiquant). Au rez-de-chaussée, se trouvait un café, juste à l'angle, et lequel s'étendait sur cette rue (indiquant)...

Q. Il semble se trouver dans l'ovale—le cercle?—R. Oui. Il s'étendait d'ici (indiquant) sur tout le long de cette rue (indiquant). D'ici là (indiquant), se trouvaient six ou sept magasins. Ceci comprenait tout le rez-de-chaussée.

Q. Quel point est au nord et quel point est au sud, car "d'ici là" ne signifie rien pour le sténographe?—R. Ceci (indiquant) se trouverait au nord (il indique la droite de la photographie tournée vers les membres du comité).

Q. Bien, au lieu "d'ici là", prenons les notes et nous aurons quelque chose d'intelligible. Vous avez un café dans l'ovale?—R. Oui.

Q. Puis vous indiquez ce que vous appelez le nord?—R. Je pourrais décrire comme suit peut-être. Sur la rue Scribe, se trouvent quelque sept magasins.

Q. C'est la rue qui se trouve entre ces deux édifices?—R. Oui. Sur le boulevard des Capucines, sur tout le rez-de-chaussée et un peu passé l'angle sur la rue Scribe se trouvait le Grand Café. Voici le Grand Café (indiquant). Puis à l'autre étage, sur les deux rues, se trouvait le *Jockey Club* de Paris.

Q. Au premier étage?—R. Au premier étage. Le *Jockey Club* occupait tout cet étage et se trouvait encore là lors de mon passage à Paris. De fait, lorsque j'y allai pour la première fois, le café et tous les magasins étaient encore loués. Ce que l'on appelait l'hôtel Scribe comprenait les trois étages supérieurs et l'attique. Cette partie était inoccupée et ne l'avait pas été depuis deux ou trois ans, je crois.

Q. Puis, nous achetâmes l'édifice en mai 1923. Quel était le montant réel des loyers à cette époque?—R. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais les loyers ne correspondraient pas à ceux d'aujourd'hui car tous ceux qui occupaient l'édifice avaient signé leur bail avant la guerre alors que le franc était au pair...

Q. On nous a expliqué tout cela...

M. KYTE: Ne serait-il pas mieux de permettre au major Bell de donner ses réponses au lieu de le dépister. Le comité est ici dans le but d'obtenir tous les faits.

Sir HENRY DRAYTON: Je voulais sauver du temps. (Au major Bell) Poursuivez.

M. KYTE: Ne parlez pas de perte de temps.

Sir HENRY DRAYTON: Poursuivez, major, et donnez toutes les explications que vous désirez.

Le TÉMOIN: Je ne me rappelle pas, sir Henry (Drayton). Ce que ces gens payaient ne m'intéressait pas. Ce qui m'intéressait, c'était la valeur actuelle des loyers.

Sir Henry Drayton:

Q. La raison peut être bonne, mais je demandais les faits. Donnez toutes les explications voulues. Poursuivez et parlez aussi longtemps que vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le major Bell était à dire que les baux avaient été signés sur l'ancienne base du change, ce qui fait toute la différence au monde.

Le TÉMOIN: Oui, les baux furent signés lorsque le franc était au pair. Il vaut environ 5c. aujourd'hui. Ceci revient à dire que les baux valaient à peu

[Major G. A. Bell.]

près quatre fois plus, et vous pouvez ajouter de 30 à 50 p. 100 vu l'augmentation des loyers qui s'est produite à Paris.

Sir Henry Drayton:

Q. Est-ce tout?—R. C'est tout.

Q. Quel était le montant des loyers reçus à cette époque?—R. Je n'ai pas les chiffres.

Q. Les avez-vous vus?—R. Oui, je les ai discutés.

Q. Où sont-ils?—R. A Paris. Nous les avons discutés lors du rachat des baux.

Q. Quels baux se trouvaient en vigueur alors?—R. Celui du *Jockey Club*, celui du Grand Café, et ceux de six ou sept petits magasins.

Q. De sorte que nous avons ces deux baux et ceux des petits magasins?—R. Oui.

Q. Quelle est la date du bail du Grand Café?—R. Pardon?

Q. Quelle est la date du bail du Grand Café?—R. La date à laquelle il a d'abord été signé?

Q. La date du bail; je ne sais combien de fois il a été signé?—R. Je n'ai pas ce renseignement ici.

Q. Vous l'a-t-on donné?—R. J'ai certainement vu le bail.

Q. Vous rappelez-vous quelle était la date?—R. Oui, sir Henry (Drayton). J'ai vu la durée de ces baux lorsque j'étais à Paris.

Q. Je vous ai demandé la date?—R. Oui, j'ai vu cela.

Q. Quelle était-elle à peu près?—R. Je crois que ce bail, si je me rappelle bien, expire dans six ou sept ans.

Q. Pour combien d'années avait-il été signé?—R. Quelque quinze ou vingt ans. Je ne parle que de mémoire. Le renseignement est sans importance. Je ne me rappelle pas.

Q. Le bail avait-il été signé avant ou après la guerre?—R. Avant.

Q. Combien de temps avant, savez-vous?—R. Non.

Q. Bien, voilà pour le bail du Grand Café. Maintenant, passons au bail du *Jockey-Club*; quand ce bail avait-il été signé?—R. Avant la guerre.

Q. Longtemps avant?—R. Dix ou douze ans, je crois—bien, peut-être un peu moins. Je crois que le bail du Jockey-Club était un bail de vingt ans, et avait été signé probablement en 1910. Là encore, je ne parle que de mémoire.

Q. Puis, ceux des magasins; quand ces derniers furent-ils loués?—R. Avant la guerre, et les baux étaient encore bons pour quelque six ou sept ans lorsque je me trouvais là.

Q. Pouvez-vous nous donner un renseignement précis, ou est-ce là un faible souvenir?—R. Je sais que les baux devaient durer encore six ou sept ans.

Q. Savez-vous quand ils avaient été signés?—R. Non, je ne saurais dire.

Q. Vous rappelez-vous quel était le montant total des loyers?—R. Je n'ai pas le montant.

Q. Alors, pouvez-vous nous dire quel était le total des taxes à cette époque? —R. Non.

Q. Vous ne savez pas le montant des taxes?—R. Non.

Q. Pouvez-vous nous donner le chiffre de l'évaluation municipale?—R. Non.

Q. Vous êtes-vous enquis du chiffre de l'évaluation?—R. Non.

Q. Alors, pendant que vous vous trouviez à Paris, avez-vous en aucun temps étudié la question de la revente de la propriété?—R. Non, à moins que vous vouliez parler de mes négotiations avec Aronovici.

Q. Non, je ne veux pas parler de cela?—R. En dehors de çà, non.

Q. Il ne s'agissait alors que d'obtenir l'acte de vente d'Aronovici?—R. En dehors de çà, non.

[Major G. A. Bell.]

Q. Dans le but de reprendre l'argent, vous êtes-vous occupé de cette phase de la question?—R. Non.

Q. Vous ne vous en êtes pas occupé?—R. Non.

Q. Alors, qui avez-vous vu à Paris relativement aux valeurs, ou relativement à la transaction, outre votre avocat, M. Archibald, et Aronovici?—R. Nos entrepreneurs et nos architectes.

Q. Relativement à la rénovation de l'édifice, je suppose? C'est pourquoi vous les avez vus, n'est-ce pas?—R. Après les avoir fait venir, oui.

Q. Avez-vous les détails de ce que vous avez fait après avoir obtenu l'acte de vente et avoir décidé ce que vous alliez faire de la propriété?—R. Oui.

Q. Mais à part cela, avez-vous traité la question avec quelque agent d'immeubles ou quelque évaluateur?—R. Non.

Q. Alors, qu'est-ce qui est arrivé, exactement, à M. Aronovici? A-t-il résigné, ou lui a-t-on demandé sa résignation?—R. Après l'appointement de M. Black, et avant de régler la question, Aronovici désirait savoir quelle serait sa position et je lui répondis que je refusais absolument de discuter la question avec lui. Je lui dis que cela regardait le président du bureau de direction. Plus tard, une semaine ou dix jours après, ou peut-être au cours de la dernière semaine ou des derniers dix jours de mon séjour à Paris, je lui laissai entendre qu'avec la réorganisation, on pourrait difficilement lui trouver une position. Il admit qu'il le voyait bien.

Q. A cette époque, il recevait $15,000 par année?—R. Oui.

Q. Maintenant, avez-vous jamais pu apprendre quelle était la date de cette option? Vous ne l'avez pas vue, mais peut-être en avez-vous appris la date?—R. Je vous ai dit, sir Henry (Drayton), que je n'avais jamais vu l'option.

Q. En avez-vous appris la date?—R. Non.

Q. Vous ne savez pas quand Aronovici l'a obtenue?—R. Non.

Q. De sorte que vous ne pouvez nous aider à découvrir les relations réelles entre Aronovici et les propriétaires? Je ne sais s'il vaut la peine de perdre plus de temps sur ce point.—R. Je ne puis.

Q. Passons aux taxes: vous n'avez pas cherché à savoir quelle était l'évaluation municipale, mais je crois que vous avez trouvé quel était le montant des impôts de l'Etat sur les transferts?—R. Oui.

Q. Prenons le total des frais payés au gouvernement sur cet édifice, s'il est possible de le trouver.

Le président:

Q. Ces renseignements se trouvent-ils dans l'état que vous avez soumis l'autre jour, major?—R. Oui, ils sont là.

Sir HENRY DRAYTON: Non, ils ne s'y trouvent pas tous. Ce n'est qu'une estimation.

Le TÉMOIN: Les droits d'enregistrement du premier transfert s'élevèrent à 3,360,000 francs. Ce montant représente 12 p. 100 du prix d'achat de la propriété, soit de 28,000,000 de francs. C'est le taux régulier du gouvernement.

Sir Henry Drayton:

Q. Ceci est pour l'acte de vente des propriétaires, dont vous ne pouvez me donner les noms, à Aronovici?—R. Oui, pour l'acte de vente à Aronovici.

Q. Puis, combien pour les taxes sur l'hypothèque?—R. L'enregistrement de l'hypothèque a coûté 750,000 francs.

Q. Ce qui donne pour la première transaction un total de 4,110,000 francs. Est-ce bien çà?—R. Oui.

Q. Ceci clôt la première transaction. Il n'y a pas eu d'autres frais dans ce cas, j'espère?—R. Il y aurait les frais d'avocats, mais ces frais se montent à peu de chose.

[Major G. A. Bell.]

Q. Je ne vous ennuierai pas avec cela. Je veux avoir les frais payés au gouvernement.—R. Oui.

Q. Puis nous avons le transfert d'Aronovici à la compagnie que vous avez formée?—R. Oui.

Q. Quels sont les frais dans ce cas?—R. Ces frais ont été payés après mon départ de France, sir Henry (Drayton).

Q. N'avez-vous pas pu vous assurer de ces frais?—R. Je crois que ces droits seraient d'environ $1\frac{1}{2}$ p. 100 — entre 1 et $1\frac{1}{2}$ p. 100.

Q. Entre 1 et $1\frac{1}{2}$ p. 100?—R. Oui.

L'honorable M. Graham:

Q. Lors du transfert de la propriété d'Aronovici à la nouvelle compagnie, vous avez transféré les actions au lieu de la propriété? Aronovici avait été formé en compagnie à capital-actions, et vous avez transféré les actions?—R. Oui, j'ai expliqué cela l'autre jour.

Sir Henry Drayton:

Q. Pour cette raison, on n'a pas payé les droits réguliers de 12 p. 100?—R. Oui.

Q. Mais on a dû payer un certain pourcentage?—R. Oui.

Q. Je veux tirer ce point au clair.—R. Ces frais ont été payés après mon départ, mais on voulait se soustraire à la taxe d'Etat de 12 p. 100, et nous formâmes Aronovici en une compagnie avec un capital-actions de 30,000,000 de francs et transférâmes immédiatement les actions à la nouvelle compagnie que nous avions formée.

Q. Ce que je désire trouver, c'est le montant des frais que le pays a dû payer.—R. C'était une compagnie organisée régulièrement. J'ai cherché à savoir si cela était compris dans les arrangements, mais je n'ai rien trouvé.

Q. Je ne suis pas certain que vous ayez ou non dit cela, mais ne prêtez aucune attention à ce que je dis sauf dans le but de vous rafraîchir la mémoire; je crois que vous avez déclaré au cours d'une des séances du comité qu'en agissant ainsi, vous avez réduit les frais à un tiers ou un quart?—R. Il me semble d'avoir parlé de frais s'élevant à 1 ou à $1\frac{1}{2}$ p. 100. Je sais que les frais furent réduits considérablement. Je ne puis vous donner les chiffres exacts. Je donne un à peu près. On a payé ces frais après mon départ.

Q. Je me demande s'il serait possible d'obtenir ces faits?—R. Je puis câbler et les obtenir.

Sir HENRY DRAYTON: Il me semble que nous devrions savoir quels ont été les frais.

Le PRÉSIDENT: Je crois que sir Henry (Thornton) peut nous le dire.

Sir HENRY DRAYTON: Voyons, sir Henry.

Sir HENRY THORNTON: Je ne puis vous les donner aujourd'hui, mais je les aurai demain.

Sir HENRY DRAYTON: On pourrait laisser la question en suspens jusqu'à ce que nous ayons ce renseignement, car je veux en venir à un résultat précis relativement à l'hypothèque. Pourrions-nous passer aux crédits maintenant?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini?

Sir HENRY DRAYTON: Non. Je veux obtenir ce renseignement. J'ignore quel en sera l'effet, mais je désire suivre toutes les différentes raisons des diverses opérations. Ces raisons peuvent être excellentes ou très mauvaises. J'ignore. Il peut se faire que le gouvernement ait eu raison de traiter avec Aronovici, ou il peut se faire que ce dernier ne fût pas le type d'homme à qui le gouvernement pouvait en toute sûreté confier une affaire de ce genre.

[Major G. A. Bell.]

M. KYTE: Tout ceci est à titre gratuit dans le seul but de le placer au dossier. (S'adressant à sir Henry Drayton). Vous n'avez aucune preuve à l'appui de ce que vous venez de dire; vous croyez simplement pouvoir créer une impression...

Sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami est dans l'erreur. Je dis franchement que je n'en sais rien et je m'efforce de trouver la vérité.

Le PRÉSIDENT: Vous n'en avez pas fini avec le témoin?

Sir HENRY DRAYTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Veuillez poursuivre.

Sir HENRY DRAYTON: Je dis que je désire obtenir ce renseignement dans le but de trouver, si possible, la justification du transfert qui entraîne des frais additionnels.

Le PRÉSIDENT: Demandez donc au témoin...

Sir HENRY DRAYTON: Il dit qu'il ne le sait pas, Sir Henry (Thornton) dit qu'il le saura demain.

Le PRÉSIDENT: Alors, poursuivez avec vos autres questions.

Sir HENRY DRAYTON: Non, tout ce qui s'est fait à Paris tourne sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous ne pouvez obtenir ce renseignement qu'en poursuivant l'examen du témoin.

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrons revenir sur ce point plus tard, mais je crois que nous perdons du temps.

Sir Henry Drayton:

Q. Bien, revenons à Aronovici, et essayons d'obtenir dans un ordre aussi chronologique et aussi défini que possible ce qu'Aronovici a exactement réclamé dans vos négociations.—R. Le montant qu'il a réclamé, sir Henry (Drayton)?

Q. Oui, le plein montant qu'Aronovici a réclamé?—R. Lorsque je rencontrai Aronovici pour la première fois, il était anxieux d'en finir avec ce contrat; le chemin de fer devait se réserver l'espace nécessaire pour les bureaux du gouvernement, puis il voulait louer le reste de l'édifice. En arrivant à Paris, je décidai qu'il valait mieux prendre l'édifice en notre propre nom et se débarrasser entièrement d'Aronovici et d'entreprendre nous-mêmes la rénovation.

Q. Qu'est-ce qui vous décida en faveur de cette ligne de conduite? Pourquoi vouliez-vous vous débarrasser d'Aronovici?—R. Si ce dernier était en mesure d'exploiter l'édifice avec profit, nous pouvions certainement en faire autant.

Q. Où en étiez-vous alors avec la question de l'exploitation de l'édifice? Donnez-nous la date à laquelle vous décidâtes de congédier Aronovici?—R. La date à laquelle je décidai de congédier Aronovici?

Q. Oui.—R. Deux ou trois semaines après mon arrivée, je suppose.

Q. Ce serait vers le...—R. En septembre, vers la mi-septembre.

Q. Où en étiez-vous alors avec la question, comme vous dites, de l'exploitation de l'édifice, en septembre?—R. Je décidai que nous pouvions louer les bureaux et rénover l'édifice aussi bien qu'Aronovici. Une des raisons qui m'ont fait décider de ne pas le lui laisser, c'est qu'il voulait y installer un hôtel. J'ai cru que ce serait une mauvaise affaire pour les bureaux.

Q. Vous avait-on offert de louer l'édifice?—R. Non, je n'avais pas cherché de locataires.

Q. Aviez-vous vu des agents d'immeubles dans le but d'obtenir leur avis quant aux loyers ou à la valeur de l'édifice?—R. Oui, au cours d'une discussion générale dans le bureau de M. Archibald.

Q. Avez-vous vu des agents d'immeubles?—R. Non, je n'ai pas cherché à voir les agents d'immeubles.

[Major G. A. Bell.]

Q. Alors, n'ayant pas eu d'avis sur les loyers, pouviez-vous en venir à une certaine conclusion?—R. Sir Henry (Drayton), je vous demande pardon; je n'ai pas dit que je n'avais pas reçu d'avis quant aux loyers; vous avez fait cette déclaration pour moi.

Q. Bien, revenons, et je vais vous donner l'opportunité de fournir toutes les explications que vous voulez.—R. Je vous ai dit que je me suis rendu chez M. Archibald, qui est probablement un des avocats les plus expérimentés de Paris au point de vue affaires, et dans ces cas j'ai suivi son avis.

Q. Est-ce que M. Archibald s'était associé quelque expert en immeuble afin de prendre avis?—R. Je le suppose, car...

Q. Savez-vous...

M. KYTE: Laissez-lui achevez sa réponse.

Sir HENRY DRAYTON: Il a dit " Je suppose "; je veux sa réponse.

Le PRÉSIDENT: Laissez-lui donner sa réponse.

M. Kyte:

Q. Vous avez dit " car "; car, quoi, major?—R. Car je ne pouvais croire que M. Archibald ferait une telle déclaration sans avoir pris avis.

Sir Henry Drayton:

Q. Quelle déclaration a-t-il faite?—R. Sur le prix et la valeur. Je n'ai pas trouvé les chiffres excessifs.

Q. Qu'a-t-il dit? Que vous a-t-il dit relativement aux loyers?—R. Il a dit qu'il obtiendrait des loyers plus élevés que ceux de la plupart des édifices de Paris.

Q. Que lui avez-vous dit relativement à la somme? Par exemple, prenons cet édifice que nous avons ici — les chambres; pouvez-vous dire quel loyer il plaça sur la pièce de l'angle qui servait de café?—R. D'une façon générale. Je n'ai porté aucune attention à telle ou telle pièce, ou à tel magasin. Ce que je désirais savoir c'était la somme totale que rapporteraient les loyers, car je savais qu'il faudrait dépenser de $500,000 à $750,000 — je réduis en dollars — pour la rénovation complète de cet édifice pour les locataires, et connaissant la somme totale que l'on avait payée ou qu'il faudrait payer, et après en avoir parlé avec les architectes et les entrepreneurs, il était convaincu, tout comme je l'étais moi-même, que nous pouvions retirer au moins 6 p. 100 sur le placement.

Q. Pouvez-vous me donner quelque chose de plus précis?—R. Non; je n'étais pas intéressé...

Q. C'est là la base de votre jugement?

Le PRÉSIDENT: Il dit qu'il ne peut dire, qu'il ignore.

M. KYTE: La base du jugement de M. Archibald.

Sir HENRY DRAYTON: Non, du sien.

Le TÉMOIN: Sauf que j'en avais parlé à M. Archibald...

M. KYTE: Ce n'était pas son propre jugement.

Le TÉMOIN: ...qui probablement en connaissait plus que tout autre dans Paris.

Sir Henry Drayton:

Q. M. Kyte dit que ce n'était pas votre propre jugement?—R. Il a raison.

Q. Vous avez tout simplement accepté celui de M. Archibald?—R. Oui.

Q. De sorte que vous ne pouvez me renseigner sur ce point? (Aucune réponse intelligible).

Q. A ce moment, avait-on certains locataires en vue?—R. A quel moment, sir Henry (Drayton)?

[Major G. A. Bell.]

Q. En septembre?—R. Non; je n'avais approché personne et je n'en avais parlé avant que nous entrassions en possession de l'édifice. Ce serait en décembre ou janvier.

Q. Quelle était la somme des réclamations d'Aronovici alors?—R. La somme que donne l'état qui a été soumis.

Q. Vous ne lui avez pas payé tout ce qu'il demandait?—R. Pardon?

Q. Vous ne lui avez pas payé tout ce qu'il demandait?

Le PRÉSIDENT: Vous avez demandé quelle était la somme de sa réclamation.

Sir HENRY DRAYTON: C'est cela que j'ai demandé; non ce qu'on a payé.

Le TÉMOIN: Il s'en tenait à son contrat.

Sir Henry Drayton:

Q. Ce contrat lui donnait droit à 10 p. 100?—R. Oui.

Q. 10 p. 100 si l'édifice était vendu dans les cinq ans, et 20 p. 100 si la vente se faisait plus tard?—R. Oui.

Q. Demandait-il autre chose que le 10 p. 100 d'abord?—R. Non.

Q. Les autres petits paiements que l'on a faits seraient tous inclus dans ce 10 p. 100?—R. Nous ne discutâmes pas ces paiements au début.

Q. De sorte que sa première réclamation totale était de 10 p. 100?—R. Oui.

Q. Vous vous êtes échappé dans ce cas—Avons-nous les sommes réelles encore?—Je crois que dans certains cas c'était de l'argent déposé à la banque au nom d'Aronovici, si ma mémoire est exacte? Comprenez-vous bien, maintenant?—R. Je ne sais ce dont vous voulez parler, sir Henry (Drayton); je vous ai donné l'état l'autre jour.

M. KYTE: Je crois que vous feriez mieux de donner les renseignements de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Donnez les sommes exactes que vous avez payées à Aronovici et le pourquoi de chaque paiement. Vous pouvez faire cela.

Le TÉMOIN: Aronovici a reçu $2,600,000—c'est-à-dire, on ne lui a pas payé cela; nous acceptâmes les billets. Je vais vous remettre les billets. Le coût total jusqu'à date, au 30 avril, est comme suit: achat de la propriété, 28,000,000 de francs; frais d'enregistrement, 3,360,000 francs; enregistrement de l'hypothèque, 750,000 francs; Delay, détenteur de l'option, 600,000 francs.

Sir Henry Drayton:

Q. "Delay, détenteur de l'option"?—R. 600,000 francs; Grand Café, 3,710,000 francs; traite sur le Bankers' Trust, 20,000 francs; frais d'avocats, 60,000 francs; transfert de l'aption sur l'achat, 1,735,000 francs; paiements aux architectes, 192,626 francs; *Jockey-Club*, annulation du bail, acompte, 212,950 francs; en caisse, 1,720,000 francs; total, 40,360,576 francs. J'ai expliqué cet encaisse l'autre jour, sir Henry (Drayton). On a dû en payer une partie depuis, et on l'a sans doute appliquée aux fins de cette transaction, mais c'est là la somme totale—quelque quarante millions de francs—qui avait été remise pour les fins de cette transaction et qui a été ainsi dépensée jusqu'à date.

Q. En d'autres termes, c'est là la somme totale dont on pouvait disposer? —R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant, revenons à cet item de 600,000 francs. Expliquez cet item, s'il vous plaît?—R. Delay est un architecte de Paris qui avait une option sur cet édifice et pour lequel Aronovici a dû lui payer 600,000 francs.

Q. Je me demande si nous pouvons comprendre cela. Est-ce qu'Aronovici avait donné à Delay une option sur la propriété?—R. J'ai compris que lorsque nous avons acheté l'édifice, Delay avait une option quelconque qu'Aronovici a dû acheter.

M. Kyte:

Q. Des premiers propriétaires?—R. Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Des premiers propriétaires?—R. Oui.

Q. Et vous nous avez déjà dit que vous ne pouvez nous donner aucun renseignement sur les premiers propriétaires, de sorte que je suppose que vous n'avez pas étudié ce point vous-même—la question des 600,000 francs?—R. Non, mais le bureau de M. Archibald vérifia ce montant.

Q. Avez-vous vous-même fait enquête dans ce cas?—R. Non, sauf que M. Archibald m'a dit qu'il avait personnellement—ou par l'entremise d'un employé de son bureau—vérifié toutes ces choses et vu les actes notariés dans le but de s'assurer que le montant avait réellement été payé.

Q. Tout ce que cela prouve, naturellement, c'est que l'on a fait un paiement. Pour ce qui est de la question des rabais ou autres choses de ce genre, vous n'en trouveriez pas là la preuve?—R. Non.

Q. Alors qui a reçu les 1,735,000 francs payés pour l'option?—R. Nous avons dû payer 1,735,000 francs; Aronovici prétend qu'il lui a fallu en consacrer la plus grande partie à autres choses. Nous ne pouvions admettre cela.

Q. L'a-t-il reçu?—R. Il a reçu ce montant. On lui a donné une commission de 1,735,000 francs au lieu de 10 p. 100. Ceci donne environ 5 p. 100.

Le président:

Q. Est-ce que cela comprend tout ce qu'il a reçu pour ses services?—R. Oui.

Q. C'est là le montant net après avoir déduit les dépenses qu'il avait faites?—R. Ceci ne tient pas compte de son salaire; c'est ce que lui a rapporté la transaction.

Q. C'est ce qu'il a reçu pour ses services?—R. Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Alors, major, au cours de votre enquête, vous êtes-vous assuré si on avait offert cet édifice à d'autres gens du Canada?—R. On m'a dit cela, sir Henry, oui.

Q. Avez-vous vérifié la rumeur?—R. Non, je n'en voyais pas l'utilité. Me permettez-vous de dire au juste ce dont il s'agissait? J'ai compris que l'on avait offert l'édifice au Pacifique-Canadien, il y a trois ou quatre ans. Ceci se passait juste après la guerre; on ne fit aucune offre, on ne prit aucune option sur la propriété comme on l'a prétendu, et c'était à une époque où la propriété était à son niveau le plus bas, juste vers la fin de la guerre.

Q. On vous a dit que l'on avait offert la propriété au Pacifique-Canadien en quelle année?—R. 1919 ou 1920.

Q. En 1919 ou 1920?—R. Oui.

Q. Et à quel prix aurait-on offert l'édifice alors?—R. Je n'ai pas ce renseignement.

Q. Vous n'avez pas ce renseignement. Vous avez dit alors qu'il n'y eut aucune offre ni option?—R. Non, aucune.

Q. Qui vous a dit cela?—R. On m'avait donné ce renseignement.

Q. Qui vous l'avait donné?—R. On m'a dit que sir MacLaren Brown avait déclaré qu'on n'avait jamais pris une option sur la propriété.

Q. Qui vous a dit qu'il avait déclaré cela?—R. Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'on m'avait dit qu'il avait déclaré cela.

Q. C'est ce que je vous ai demandé?—R. Je vous ai dit que je l'avais entendu dire.

Q. Par qui?—R. Je l'ai entendu dire à Londres et à Paris.

Q. Pouvez-vous me dire qui vous a donné le renseignement?—R. Oui, M. Dalrymple en est un.

Q. Y en a-t-il d'autres?—R. Oui, il y en a d'autres; j'oublie si c'est M. Philips ou M. Young. Mais je suis positif quant à M. Dalrymple.

[Major G. A. Bell.]

Q. Avez-vous vu certains des officiers du Pacifique-Canadien?—R. Non.

Le président:

Q. Savez-vous pertinemment que l'offre a été faite au Pacifique-Canadien? —R. Non, ce n'est qu'une simple rumeur.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous ne savez que ce que ces gens vous ont dit?—R. Oui.

Q. Savez-vous quelque chose de l'offre de 40,000,000 de francs?—R. Oui.

Q. Ce qui ferait—quel est le change aujourd'hui, environ cinq cents?—R. Si on prend le jour de l'arrivée du câblogramme, soit il y a environ une semaine, on obtient quelque $2,200,000, Sir Henry. Ce chiffre est à $1,000 près, dans tous les cas.

Q. Ce qui donnerait un taux d'environ 5½ c., n'est-ce pas?—R. Oui, à peu près. On prit le taux du change de ce jour-là.

Q. Vous avez mentionné 5 c. dans votre témoignage ce matin?—R. Ce n'était là qu'une partie. Il y avait des sommes additionnelles au $2,200,000; il y avait des pièces vacantes dans l'édifice.

Le président:

Q. Sait-on au juste ce que cela donnerait?—R. Non, nous avons câblé pour obtenir ce renseignement, et pour la durée du bail.

Sir Henry Drayton:

Q. Pouvez-vous nous dire qui a fait l'offre?—R. Tout ce que je puis dire c'est que M. Archibald mentionne "Un groupe respectable de gens de Paris." Il nous communiqua l'offre sans démarches de notre part.

Q. Avez-vous pris une décision relativement à cette offre?—R. Le président a dû. J'étais là lorsqu'il reçut le câblogramme.

Q. Je suppose qu'on désire obtenir des détails et voir ce que l'on peut en retirer?—R. Oui.

Q. Alors est-ce vrai que nous n'avons ici aucun titre ou acte notarié relativement à cette propriété?—R. Tous les documents sont à Paris. Le siège social de la nouvelle compagnie est dans cette ville et les documents se trouveraient là-bas dans le bureau de notre avocat.

Q. Avez-vous vu Aronovici lorsqu'il se trouvait dans ce pays?—R. Je l'ai vu deux fois, mais dans des rencontres sociales seulement. Une fois à Ottawa, lorsqu'il vint pour la première fois, je rencontrai sir Henry (Thornton) au Club et il me dit qu'il l'avait invité à dîner; il venait d'arriver et sir Henry me demanda d'accompagner le visiteur vu que lui-même avait un autre engagement auquel il ne pouvait manquer. J'allai dîner avec lui, et il partit immédiatement après. Une autre fois, je le rencontrai à Montréal à un dîner, juste pour lui serrer la main.

Q. Avez-vous ou non eu occasion de discuter la question de cet hôtel avec lui?—R. Non, en aucune façon.

Q. Alors, major, quels sont les facteurs que vous considériez relativement aux messageries et aux mandats?—R. Quels étaient les facteurs?

Q. Oui.—R. Je me suis informé auprès de nos gens de Paris et de France, et tout le monde semblait d'avis que nous pouvions ouvrir un bureau de messageries, mandats, billets et le reste, lequel nous rapporterait de gros profits.

Q. Avez-vous une idée de la somme d'affaires que le Pacifique-Canadian y fait avec les mandats?—R. Non.

Q. Le Pacifique a le monopole presque absolu, je suppose, actuellement? —R. Oh! non.

Q. A notre point de vue?—R. Non, un grand nombre de gens qui font la traversée de New-York font affaires avec l'*American Express Company.*

[Major G. A. Bell.]

Q. Je parle en tant que nous sommes intéressés. Nous n'y avons pas d'agence; nous ne vendons pas cela maintenant?—R. Non.

Q. En outre, les banques s'occupent beaucoup plus de ces transactions qu'aucune compagnie de messageries?—R. Oui. Peut-être que l'*American Express* fait les plus grosses affaires à Paris.

Q. C'est-à-dire, de toutes les compagnies de messageries?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous n'en faisons plus à l'heure actuelle.

Sir HENRY DRAYTON: Non, nous n'y faisons pas une seule transaction.

Q. Alors, en ce qui concerne le commerce de messageries, séparément du commerce de mandats-poste, avez-vous quelques données à ce sujet?—R. Au sujet du commerce de messageries?

Q. Oui.—R. Non, rien que les renseignements que j'ai obtenus de nos préposés au trafic. C'est tout. Ce n'est pas du tout de ma partie; j'ai suivi les conseils des différents experts.

Q. Je vous demandais simplement quelles données vous aviez. C'est une question parfaitement raisonnable.—R. Oui, mais je vous explique que je vous donne les opinions d'autres personnes, non pas les miennes.

Q. C'est ainsi que nous découvrons bien des choses, si l'opinion est directe ou non. Je ne crois pas devoir poser d'autres questions, monsieur le président. Nous allons obtenir ce témoignage relatif au montant exact du paiement.

M. Kyte:

Q. Vous étiez vice-président du Canadien-National?—R. J'étais vice-président, mais j'ai démissionné vers la fin de mai à la réunion du bureau des administrateurs. Dans les prévisions budgétaires je suis appelé le directeur du gouvernement.

Q. A l'époque de la transaction, quelle position occupiez-vous dans la compagnie?—R. J'en étais le vice-président alors que ces $200,000 ont été transmis, et je crois avoir démissionné vers le 21 mai, lors de l'assemblée du bureau des directeurs, tenue en mai.

Sir HENRY DRAYTON: C'était le 21 mai, je crois.

Le TÉMOIN: Le 21 mai j'ai présenté ma démission, ou plutôt je l'ai présentée quelque temps auparavant, et elle a été acceptée à l'assemblée du bureau d'administration tenue en mai.

Sir HENRY DRAYTON: C'était le troisième lundi de mai, soit le 21 ou le 22.

M. Kyte:

Q. Lorsque vous êtes allé à Paris, je suppose que vous êtes allé consulter votre avocat, M. Archibald, au sujet de la transaction, n'est-ce pas?—R. Lorsque je suis allé à Paris, sir Henry Thornton m'a donné liberté d'examiner toute la question et d'en disposer. Bien entendu, je devais entrer en communication avec lui s'il y avait quelques mesures sérieuses à prendre.

Q. Afin de bien comprendre toute l'affaire, voulez-vous être un peu plus précis quant aux instructions que vous avez reçues.—R. Les journaux étaient remplis de critiques relatives à l'hôtel Scribe; tout le monde parlait de notre propriété de Paris comme étant l'hôtel Scribe. Sir Henry Thornton m'a demandé si je m'y rendrais afin de faire des recherches sur toute l'affaire et faire rapport.

Q. Et vous l'avez examinée avec M. Archibald, votre avocat?—R. Avec M. Archibald et M. Brown, nos avocats à Londres, et avec nos employés généralement, à Paris et à Londres. Très souvent, par exemple, dans le cours d'entretiens avec nos officiers de Londres, dans le but d'approfondir les renseignements et en leur demandant certaines choses, je ne leur ai pas dit qu'il pourrait en résulter l'achat de la propriété de Paris. Je désirais simplement avoir quelques informations.

Q. Et d'après les renseignements que vous avez obtenus de toutes ces personnes, est-ce que ça été votre impression que vous avez obtenu l'édifice à un prix assez raisonnable?—R. Je vais répondre à votre question autrement. Je suis parti du Canada pour Paris avec l'idée que c'était un immeuble trop luxueux, ne le connaissant pas, et le montant de $2,600,000 me semblait très élevé. Je suis convaincu maintenant qu'il ne nous fera pas perdre d'argent, et que nous pourrons peut-être réaliser un bon profit.

Q. C'était votre opinion après votre départ de Paris?—R. Oui, et c'est mon opinion aujourd'hui.

Q. J'ignore si vous avez éclaici le point soulevé par sir Henry Drayton l'autre jour. Le ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il avait été payé $2,-000,000 pour l'hôtel, tandis que comme question de fait le dépôt effectué à la banque de Toronto s'élevait à $2,608,000.—R. Je crois que c'est un malentendu quant à l'information demandée. J'ai téléphoné à sir Henry Thornton et je lui ai demandé combien il avait payé la propriété. Il m'a dit qu'elle avait coûté 30,000,000 de francs. Je ne lui ai pas parlé des frais d'enregistrement ou autres; je n'en savais rien, et je suppose qu'il a compris que je voulais simplement savoir le prix de l'immeuble. J'ai converti ce montant en dollars et il s'est élevé à environ $2,000,000. Alors je lui ai demandé: "Comment y faites-vous face?" Il m'a dit la manière dont la banque avançait l'argent à Aronovici, et que le chemin de fer avait pris des mesures afin de déposer un montant égal à la banque de Toronto, à Montréal. Je suppose qu'il a cru que je ne faisais allusion qu'à ceci. Lorsque l'on a demandé au ministre en Chambre combien il avait payé l'immeuble, je lui ai dit que le prix était d'environ $2,000,000 et il a donné ce renseignement à la Chambre. Alors je lui ai expliqué comment ce montant était couvert, ne connaissant rien au sujet de l'autre, et lorsqu'on lui a demandé—je crois que sir Henry Drayton lui a demandé—il l'a expliqué. Personne de nous ne savait rien de la balance, et comme question de fait je ne suppose pas que sir Henry savait que nous demandions alors des informations relatives au solde. J'ai vu la lettre quelques jours ou peut-être quelques semaines après.

Le président:

Q. Vous dites que le prix original était de 30,000,000 francs?—R. Il était de 28,000,000 de francs, mais l'option ne permettait pas aux vendeurs de savoir exactement ce qu'ils recevraient; le prix ne devait pas dépasser 30,000,000 de francs. Le montant réel payé a été 28,000,000 de francs, mais nous aurions pu aller jusqu'à 30,000,000 francs.

M. Kyte:

Q. Tous les documents relatifs à cet achat sont entre les mains de votre avocat à Paris?—R. Oui.

Q. Est-il le dépositaire qu'il faut pour ces documents?—R. Oui.

Q. Il n'y a aucun motif pour lequel ils devraient être dans les bureaux des chemins de fer de l'Etat à Montréal?—R. Non; l'immeuble appartenait à une compagnie française, où les documents doivent être toujours à la disposition des fonctionnaires du gouvernement français relativement aux impôts. Nous pourrions en apporter des copies ici, mais je ne crois pas que l'on nous permettrait d'apporter les originaux hors de France.

Q. Sir Henry Drayton en parlant d'Aronovici a exprimé l'opinion que vous vouliez vous débarrasser de lui. Cela contient l'imputation que vous avez trouvé qu'Aronovici avait fait preuve d'une certaine malhonnêteté au sujet de la transaction. Est-ce ainsi que vous interprétez ce que sir Henry Drayton a dit?—R. Peut-être ferais-je mieux de vous donner l'opinion que j'ai d'Aronovici. C'est un homme très enthousiaste, doué d'une énergie sans limites. Si quelqu'un était placé au-dessus de lui afin de le contenir, je crois qu'il pourrait rendre des ser-

vices très précieux. Laissé à lui-même je crois qu'il est trop extravagant, il peut s'engager dans des dépenses pour l'avenir, peut-être au-delà de ce que nous pouvons nous permettre. Pour ces motifs, je pense que ç'aurait été une erreur de le garder. Sous un chef, il est probable qu'il rendrait de très grands services.

Q. Vous n'avez aucun motif de croire qu'il a été malhonnête?—R. Non, je ne peux pas l'accuser d'avoir été malhonnête.

Q. De sorte que lorsque vous déclarez que vous désiriez vous débarrasser de lui relativement à cette transaction, vous avez cru que si Aronovici pouvait réaliser des bénéfices par la vente de cet immeuble, il n'y avait pas de motif pour lequel on ne lui substituerait pas les chemins de fer de l'Etat afin qu'ils réalisent ces bénéfices?—R. Oui, et j'ai cru que si l'hôtel faisait partie de l'immeuble, que cela nous serait préjudiciable à moins que nous n'exercions un contrôle passablement sévère.

Q. Quand avez-vous eu ces photographies?—R. J'en ai vu des duplicata; elles sont arrivées de Montréal aujourd'hui.

Sir Henry Drayton:

Q. D'après leur apparence, elles viennent de votre classeur. Quelle est la signification des numéros dans les angles?—R. Je suppose que c'est pour les reconnaître.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'on a d'autres questions à poser au major Bell? Est-ce que cela termine tout, moins les renseignements que sir Henry Drayton désire?

Sir Henry Drayton:

Q. Je me demande si le major Bell peut lire cette enseigne au haut de la photographie? Il sait probablement ce qu'on y lit?—R. Ce n'est rien qu'une enseigne ordinaire pour la publicité des chemins de fer.

Q. Dites-nous ce qu'elle signifie.—R. Je ne la comprends pas très bien, sir Henry.

Sir HENRY THORNTON: Peut-être puis-je la déchiffrer. Je vais la traduire. " Exposition des produits canadiens. Mines, forêts, agriculture..." et l'autre mot est effacé. " Canadian National Railways ". Ce que je vous ai lu, c'est ce que je puis déchiffrer, le reste n'est pas lisible.

Le PRÉSIDENT: Ça n'a pas d'importance vitale en tous cas.

Sir HENRY THORNTON: C'est une enseigne érigée pour des fins de publicité, c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, que désirez-vous étudier, ensuite? L'état des chemins de fer de l'Etat? A la page 5 se trouve un résumé de l'état.

Sir HENRY DRAYTON: Bien entendu, nous n'avons pas encore fini avec l'hôtel Scribe.

Le PRÉSIDENT: J'avais compris que vous aviez fini, sir Henry, et j'ai demandé aux autres membres du comité s'ils désiraient poser d'autres questions et personne n'a répondu.

Sir HENRY DRAYTON: J'ignore si le ministre des Chemins de fer désire faire quelque déclaration si la question est close.

Le PRÉSIDENT: Je présume que s'il le désire, il le dira.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne sais pas non plus si le premier ministre désire dire quelque chose.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que tout ce qu'il fallait dire a été dit.

Sir HENRY DRAYTON: Et M. Ruel doit être convoqué, aussi.

Le PRÉSIDENT: Dans l'intervalle, y a-t-il des témoins ici que l'on devrait appeler?

Sir HENRY DRAYTON: Pas à ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: Alors nous allons étudier l'état ensuite? Je crois que chaque membre du comité en a une copie, et à la page 5 se trouve un résumé de tout l'état.

M. STEWART: Puis-je demander s'il avait été compris que la demande que j'ai présentée il y a deux ou trois jours devait être agréée, relative à un rapport pour au moins un voyage d'un navire chargé de grain, sur les Grands Lacs?

Sir HENRY THORNTON: Oui, je me rappelle cette question, et ce que vous avez demandé, vous l'aurez demain.

M. STEWART: Je voulais simplement m'assurer qu'elle n'avait pas été oubliée.

Sir HENRY DRAYTON: Est-ce que cette photographie nous donne la façade? On lit ici, 185 pieds sur la rue Scribe, et 106 pieds sur le boulevard.

Le PRÉSIDENT: A moins qu'il n'y ait quelques objections, je suggérerais que nous poursuivions l'étude de l'état des chemins de fer Nationaux. Relativement à la marine machande, sir Henry Thornton a préparé un état préliminaire, et j'ignore s'il aimerait à suivre la même procédure dans les cas des chemins de fer ou non.

Le témoin se retire.

On rappelle sir HENRY THORNTON.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je crois que toute déclaration générale que je pourrais avoir à faire n'ajouterait rien à ce qui a déjà été dit dans le rapport annuel.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous allons commencer et l'on pourra poser des questions à mesure que nous avancerons. Le premier article traite de la longueur en milles. Quelqu'un a-t-il des questions à poser à ce sujet? Le suivant traite des "Recettes". Je remarque dans un article relatif au revenu que le troisième item à propos des contrats postaux accuse une légère diminution. Est-ce que le gouvernement a annulé quelques-uns des contrats du National-Canadien pour le transport des malles?

Sir HENRY DRAYTON: Cela a été causé par un léger remaniement des taux. Un arrêté ministériel a été adopté il y a environ dix-huit mois.

Le TÉMOIN: Cela a été causé par un remaniement des taux, comme vient de le faire remarquer sir Henry Drayton.

Le président:

Q. Sir Henry, je pourrais vous poser une question; est-ce que le chemin de fer National Canadien transporte autant de malles que le Pacifique-Canadien?—R. Non.

Q. Etes-vous satisfait de cet état de choses?—R. Non, je ne le suis pas.

Q. Je ne crois pas que vous ayez raison de l'être. Savez-vous quelle est la différence?—R. Mon sentiment—et je ne fais qu'exprimer mon opinion personnelle en tant que fonctionnaire du réseau des chemins de fer de l'État—c'est que le gouvernement devrait proportionner le paiement pour le transport des malles d'après la base de la longueur en milles des divers réseaux. D'après cette base, nous n'obtenons pas notre proportion.

Q. Est-ce que cet état de choses ne pourrait peut-être pas être causé par des anciens contrats qui ne sont pas encore expirés?—R. Cela se pourrait. Nous sommes à étudier toute la question à l'heure actuelle, en vue d'obtenir une proportion plus forte des contrats postaux.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Savez-vous quel est le montant total payé par le gouvernement aux deux réseaux ferroviaires?—R. Non, je ne puis vous dire cela de mémoire, mais il est facile de se procurer ce renseignement.

Q. Mais vous savez que le réseau de l'Etat reçoit moins que le chemin de fer du Pacifique Canadien?—R. Oui, et je ne suis pas satisfait de cette distribution.

M. Stewart:

Q. Est-ce que les taux sont les mêmes?—R. Oui, dans un sens large, la base du paiement est la même pour chaque compagnie.

Q. Est-ce que le réseau du National obtient une proportion aussi considérable que les voies ferrées formant actuellement le réseau de l'Etat recevaient, avant leur acquisition?—R. Oui, je dirais que l'on devrait répondre affirmativement à cette question.

Q. Ce n'est pas une distinction injuste établie par le gouvernement contre le National Canadien, mais quelque chose qui existait avant la fusion?—R. Je ne dirais pas que le gouvernement ou qui que ce soit a fait preuve d'une distinction injuste, mais c'est simplement un état de choses qui s'est produit. Cette diminution est due en très grande partie à un changement dans les taux, mais je crois que nous devrions obtenir une proportion plus forte de la totalité des contrats postaux, que celle que nous obtenons aujourd'hui. De fait, ce serait une chose dangereuse d'être satisfaits en tout temps, peu importe ce que serait notre proportion. Le seul moyen d'avoir ce que l'on veut c'est d'essayer d'obtenir plus.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée des contrats que vous pourriez remplir, en donnant le même service que le Pacifique-Canadien?—R. Je ne pourrais pas vous dire cela de mémoire, mais nous avons quelques contrats de ce genre. Nous sommes à étudier cette question à l'heure actuelle avec le ministère des Postes afin d'augmenter notre proportion.

M. Milne:

Q. Comment les taux sont-ils déterminés, par la Commission des chemins de fer?—R. Par le ministre des Postes, je crois.

Q. Il n'existe pas de concurrence afin d'obtenir les contrats?—R. Non, il n'y a rien de ce genre. Je puis dire que le gouvernement n'a pas l'intention d'établir une distinction injuste contre les chemins de fer de l'Etat, de même que le gouvernement ne désire pas favoriser indûment le chemin de fer Pacifique-Canadien. Je suis d'avis, d'après ce que j'ai observé, que le gouvernement essaie d'être juste dans cette affaire, mais nous désirons lui montrer comment il peut l'être encore plus.

M. Stewart:

Q. Si les contrats étaient accordés selon la longueur de votre réseau, cela vous donnerait droit à un volume d'affaires plus considérable?—R. C'est la théorie que je désirerais développer, et c'est le principe que nous essayons de faire adopter.

Le président:

Q. L'état de choses actuel est probablement causé par la continuation de l'ancien système qui était en vigueur avant la fusion du chemin de fer?—R. Oui.

M. Gauvreau:

Q. Et les anciennes compagnies n'ont pas obtenu un volume d'affaires aussi considérable que celui du Pacifique-Canadien?—R. Oui; ce sujet est étudié à l'heure actuelle, et je désire avoir une entrevue avec le ministre dans quelques jours afin de pousser la chose encore plus activement.

M. Mackinnon:

Q. Est-ce que la concurrence entre en jeu pour l'obtention des contrats?—R. Non, je pense que c'est simplement une cession de services de la part du ministre des Postes. C'est le seul arbitre.

M. Kyte:

Q. N'est-ce pas un fait que les compagnies particulières subventionnées par le gouvernement fédéral ont reçu ces subsides à condition qu'elles transportent les malles pour un montant nominal et ceci à perte?

Le major BELL: Sir Henry ne connaîtrait rien de cela. C'est l'ancien contrat par subvention, d'après lequel elles sont obligées de rembourser un montant égal à trois pour cent de leur subvention.

M. Mackinnon:

Q. Est-ce que cela n'expliquerait pas le montant plus faible payé aux chemins de fer de l'Etat pour le transport des malles ayant égard au fait que les chemins de fer de l'Etat se composent de compagnies qui ont été subventionnées d'après ce système?

Le major BELL: Non.

Le TÉMOIN: Cette diminution a été presque entièrement causée par le remaniement des taux; sir Henry Drayton a dit exactement ce qui en était il y a quelques instants.

Le président:

Q. L'item suivant "fret" accuse une augmentation de presque $15,000,000. Voudriez-vous commenter la raison de cette augmentation?—R. Il y a eu une augmentation dans la totalité du fret, je crois, d'environ 9,000,000 tonnes, et celle-ci a été divisée comme suit. Je ne fais que vous donner des chiffres ronds, de sorte qu'il se peut qu'ils ne correspondent pas tout à fait dans l'addition. Il s'est produit une augmentation dans le transport du blé de pratiquement 1,000,000 de tonnes; une augmentation dans le transport de l'anthracite de 1,000,000 de tonnes; une augmentation dans le transport du charbon bitumineux de 3,150,000 tonnes, une augmentation dans le fret des produits forestiers, c'est-à-dire le bois de charpente et le bois de pulpe, s'élevant à 2,100,000 tonnes, et une augmentation dans le transport des articles ouvrés s'élevant à 1,100,000 tonnes. Ces denrées représentent les principales augmentations et je dirais qu'elles dépendaient partiellement du résultat de l'augmentation de la production au Canada. Comme vous le savez, la récolte a été extrêmement abondante l'année dernière, et elle a stimulé apparemment le transport du fret. L'augmentation dans le transport du charbon a été causée en très grande partie par des consignations anormales, de bonne heure en 1923, comme résultat de la grève des mineurs. Les marchands commençaient à se procurer leurs approvisionnement normaux, et je pense qu'il est aussi juste de dire qu'une certaine partie était attribuable à une plus grande activité dans les sollicitations, et à une plus grande vivacité, non seulement de la part de nos solliciteurs de fret, mais de la part de tous les hommes au service de la compagnie. Nous nous efforçons de ne pas restreindre la sollicitation du fret à la division du fret; nous essayons de faire de chaque employé de la compagnie un futur solliciteur de fret, bien que ses fonctions peuvent y être étrangères. Nous nous basons sur la théorie que si nous pouvons consacrer à la sollicitation du fret les efforts concentrés de tous nos employés, nous obtiendrons nécessairement de meilleurs résultats que si cette activité était limitée simplement à la division du trafic. Nos employés et nos officiers ont répondu avec beaucoup de générosité à cette demande, et nous obtenons ainsi bien des affaires qui nous échappaient auparavant. Je crois qu'une certaine partie est due à l'amélioration des services et à un meilleur sentiment de la part du public canadien, relative-

ment aux services que la compagnie rend au public. Toutes ces choses prises en considération expliquent cette augmentation considérable.

Q. Je suppose que la même chose s'appliquerait au trafic-voyageurs?—R. Oui, exactement.

L'hon. M. Graham:

Q. Cela n'a pas une importance particulière, mais c'est intéressant. Nos recettes brutes fléchissent cette année; la chose est connue maintenant. Est-ce que c'est dû en partie au fléchissement des affaires sur nos lignes américaines, ou partiellement sur nos lignes canadiennes et américaines? J'ai deux motifs de poser cette question. L'un c'est que l'augmentation du trafic, ou sa diminution pourrait être l'indice de la prospérité du Canada. L'autre, c'est que si c'était aux Etats-Unis que la diminution s'était produite, la chose pourrait être attribuable, au moins dans une certaine mesure, à l'élection présidentielle, alors que nos amis d'outre-frontière cessent toutes leurs activités, ce qui nuit aux affaires. On va me demander à la Chambre pourquoi nos recettes-trafic diminuent, et j'aimerais à le savoir.—R. On peut l'expliquer ainsi. C'est en partie dû à un fléchissement sur nos voies américaines. Comme le ministre l'a fait remarquer, c'est l'année de l'élection présidentielle aux Etats-Unis, et la plupart des manufacturiers réduisent leurs activités jusqu'à ce qu'ils sachent, ou pensent pouvoir prévoir, quels seront leurs candidats respectifs, ce que seront les résultats probables de l'élection. De cela ils déduisent ce que sera peut-être la politique tarifaire ou autres politiques législatives pouvant influencer leur commerce. C'est un fait bien connu qu'aux Etats-Unis, l'année d'une élection présidentielle, les affaires sont stationnaires jusqu'à que les commerçants puissent prévoir avec quelque certitude ce que sera la politique gouvernementale relative aux activités industrielles. En outre, il semble y avoir eu surproduction dans le commerce des automobiles et naturellement, cela nous affecte d'une manière particulière, parce que nos voies américaines les plus profitables sont celles qui desservent le Michigan, le nord de l'Indiana et Chicago. Les villes de Détroit, de Pontiac, de Lansing et de South-Bend, Indiana—où se trouvent les usines Studebaker—sont des localités où un grand nombre d'automobiles sont fabriquées annuellement. Les usines Ford à Détroit, lorsqu'elles sont en pleine activité, ont une capacité de 7,000 voitures par jour. Je crois qu'à l'heure actuelle, que la production n'est plus que la moitié de ce nombre, mais il s'est produit un fléchissement considérable dans le commerce des automobiles dans tout le Michigan. Il est difficile de dire jusqu'à quel point il dépend de l'élection présidentielle, des circonstances politiques, et de la surproduction, mais ce commerce donne des signes de reprise. L'on nous informe actuellement que la plupart des usines d'automobiles desquelles nous tirons une grande partie de nos affaires, seront en pleine activité vers le commencement du mois, et les chargements des wagons accusent une amélioration considérable. Bien entendu, tout fléchissement ou dépréciation dans les affaires affecte dans une grande mesure nos recettes brutes, parce que nous avons une grande étendue de lignes américaines ordinairement très productrices de revenus.

Le président:

Q. Diriez-vous qu'elles sont plus rémunératrices généralement que les canadiennes?—R. Elles sont très profitables, il n'y a pas de doute à ce sujet. Elles rapportent davantage.

L'hon. M. Graham:

Q. Sans doute, la population avoisinante est plus dense.—R. Oui, naturellement. Il y a eu aussi hésitation, peut-être ne puis-je pas caractériser cela davantage, de la part des industries manufacturières au Canada, surtout dans la province d'Ontario. Je ne suis pas prêt à dire à quoi cela est attribuable, mais il

[Sir Henry Thornton.]

s'est produit une diminution considérable dans ce que l'on appelle la région centrale, la région qui dessert la province de Québec, la province d'Ontario et le Michigan. D'un autre côté, les affaires se sont améliorées grandement dans l'Ouest, et il y avait trois fois plus de grain à être transporté avant l'arrivée de la nouvelle récolte qu'il y a un an. De sorte, qu'en tant qu'il s'agit du transport, nos affaires ont été meilleures dans l'Ouest que dans les années antérieures, et proportionnellement, meilleures dans l'Ontario et le Québec et dans les autres parties du pays.

Q. Puis-je vous demander si vous tenez à donner votre opinion afin que nous sachions si le maintien et l'exploitation de ces voies du réseau de l'Etat aux Etats-Unis sont d'une importance vitale pour le succès du réseau tout entier?—R. Il peut y avoir quelques questions que vous aimeriez à poser et sur lesquelles vous aimeriez une opinion franche. Je crois que l'on pourrait mieux répondre à ces questions si vous teniez une réunion du cabinet.

Q. Je pensais que vous auriez beaucoup de difficulté à y répondre, parce que, à mon sens, ces lignes ont une importance vitale.—R. Je ne veux pas dire publiquement qu'elles ont une importance vitale, mais je dirais qu'elles contribuent très considérablement à notre capacité de gain. Ce serait avec la plus grande hésitation que je ferais une déclaration tendant à nous faire perdre ce trafic, mais le Grand Trunk Western se rend à la cité très importante de Chicago. Tous les chemins de fer de l'Ouest convergent à Chicago. Nous faisons de grosses affaires d'échange entre ces chemins de fer; nous transportons beaucoup de viandes préparées hors de Chicago. C'est un centre très important, et si l'on nous y refusait l'accès, bien que la chose ne serait peut-être pas vitale, ce serait une chose sérieuse à laquelle il faudrait faire face.

Le PRÉSIDENT: Je pense que c'est une réponse satisfaisante.

M. Stewart:

Q. Puis-je vous poser une autre question, quant à l'effet qu'a eu la diminution des taux; est-ce qu'elle a aidé à grossir l'augmentation?—R. Votre question peut-elle s'exprimer ainsi: est-ce que les réductions projetées en 1924 augmenteront les recettes brutes?

Q. Oui.—R. Je ne puis concevoir un tel état de choses. Vous pouvez prendre ce qui vous semble bon; des taux de fret plus bas et des taxes en plus grand nombre, ou *vice-versa*.

Le président:

Q. Ne pensez-vous pas que les taux de fret plus bas stimuleraient les affaires et augmenteraient les vôtres?—R. Je n'aimerais pas à encourager une diminution des taux, à moins qu'ils puissent donner de l'impulsion à la vie industrielle au Canada. Cela serait stupide. On peut dire, d'une manière générale, que les taux de fret imposés sur les produits canadiens sont moindres que ceux des chemins de fer correspondants aux Etats-Unis, et je ne puis que vous dire que si l'on réduit les taux du fret, je ne vois pas comment l'on pourrait éviter d'augmenter le déficit, quel qu'il soit.

Q. Est-ce que les taux ont été réduits l'année dernière?—R. Oui, ils l'ont été. Je parle de mémoire, mais je crois que les réductions effectuées l'année dernière se sont élevées à près de $7,000,000.

Sir Henry Drayton:

Q. Je croyais que ce montant couvrait non seulement les réductions effectuées l'année dernière, mais aussi les réductions de l'année auparavant?—R. Peut-être que oui; elles sont entrées en vigueur l'an dernier. "Cette baisse a sérieusement affecté les profits nets du réseau de l'Etat. La différence des taux dans les

[Sir Henry Thornton.]

deux années représente une perte de revenus nets s'élevant à $7,000,000." Cela comprend tout ce qui est entré en vigueur au cours des deux dernières années.

Q. Vous revenez à l'adoption des taux du pas du Nid-de-Corbeau dans cette déclaration?—R. Oui, c'est exact.

Q. Combien ce déclin dans les recettes est-il attribuable aux taux de la Passe du Nid-de-Corbeau? Les calculs ont été établis entre $6,000,000 et $7,000,000 pour le Nid-de-Corbeau seulement?—R. Nous pouvons obtenir ce renseignement; il serait d'une grande importance. Est-ce que j'ai répondu à votre question, monsieur Mackinnon?

M. Mackinnon:

Q. Vous y avez répondu, mais non pas à ma satisfaction. Vous savez que dans le passé bien des consignateurs ont été empêchés par l'élévation des taux d'expédier leurs produits.—R. Je parlais pour l'avenir, alors que j'ai dit que je verrais avec répugnance d'autres réductions mises en vigueur. Ce qui est fait est fait, et je ne vois pas comment nous pouvons ne pas en tenir compte.

L'hon. M. GRAHAM: La Commission des chemins de fer exerce un contrôle sur les taux.

M. MACKINNON: Elle s'occupe des capitalistes et non des producteurs.

Le TÉMOIN: Il y a un point passé lequel l'élévation des taux de transport détruit le commerce. C'est une affaire de jugement et d'expérience que de dire quand ce point est atteint.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous avez parfaitement raison, en partie, lorsque vous dites que nos taux sont plus bas. D'après ce que je me rappelle ils ne sont pas plus bas lorsqu'on les compare à ceux de l'Association de Transport du Centre; en d'autres termes, les taux dans l'Ontario et dans le Québec ne sont pas plus bas que ceux du territoire de l'Association de Transport du Centre.—R. Je parlais d'une manière générale.

Q. Cette situation a bien pu être modifiée, mais l'unique raison qui a donné lieu à la cause des taux internationaux de transport a été le fait que les taux y étaient considérablement plus bas.—R. Pour ce qui est des taux pour le transport du grain, et cela représente naturellement une proportion considérable de notre trafic, les taux de transport du grain au Canada sont considérablement plus bas—je serais porté à croire d'au moins 10 p. 100 et peut-être 15 p. 100—que ceux des endroits correspondants au sud des Etats-Unis.

Le président:

Q. Cela s'applique-t-il aux autres denrées?

Sir Henry Drayton:

Q. Si vous vous arrêtiez à la récolte que les chemins de fer ont de fait transportée l'an dernier, et si vous trouviez la distance moyenne ainsi parcourue, ce qui peut être fait facilement et qui a été fait—les archives de la Chambre le prouvent—et si vous appliquiez à cette même distance parcourue les taux américains, ceux que les producteurs de grain des prairies de l'Ouest ont payé pour faire transporter leur grain, vous constateriez qu'il leur en a coûté $33,000,000 de plus que ce qu'il leur en aurait coûté s'ils avaient fait transporter leur grain dans notre pays. La raison, toutefois, ne venait pas du fait que nos taux réguliers de transport étaient plus bas, mais du fait que nous avons mis en vigueur un vieux taux statutaire. Il n'en est pas moins vrai, naturellement, qu'il existe une très, très grande différence; la différence est là, et nous le savons tous.—R. N'allez pas en déduire que je critique les taux actuels de transport du grain; je me contente de vous en exposer l'effet. Un des points essentiels

[Sir Henry Thornton.]

de toute cette proposition se trouve dans le fait que nous devons demander, pour le transport du grain, un taux qui permettra à nos cultivateurs de l'Ouest de vendre avantageusement leurs produits sur les marchés du monde. Ce point est tellement évident qu'il est à peine besoin de s'y arrêter.

Le président:

Q. Est-il vrai que le taux de transport des autres denrées soit plus bas que celui des Etats-Unis?—R. Je ne saurais répondre directement à cette question, mais je crois sincèrement que vous ne trouverez pas nos taux excessifs.

Sir Henry Drayton:

Q. Les systèmes de taux de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, quand on les compare à ceux du sud, sont plus bas. Dans la Colombie-Britannique et dans l'Alberta les chemins de fer ont transporté—je parle de mémoire et sir Henry Thornton peut me reprendre si je fais erreur—environ 85 p. 100 du trafic à des taux de faveur. Les chemins de fer ont des taux de classes plus élevés, mais le trafic, si on considère ce qui se produit de fait, a pour résultat que les chemins de fer transportent les marchandises dans le territoire de l'Ouest à un taux plus bas que celui des chemins de fer qui se dirigent vers le sud. Il n'y a aucun doute à ce sujet.—R. Cela est exact, mais me permettez-vous d'ajouter cette modification que dans la région de l'Ouest, naturellement, le transport du grain représente de beaucoup la plus forte partie de notre trafic.

Q. Oui, nous avons les pourcentages ici, je crois.—R. Il atteint environ 49 p. 100 de notre trafic total.

Q. Je crois que c'est plus que cela.—R. On me dit environ 60 p. 100.

Q. Si je me rappelle bien, le chiffre est de 62 p. 100.—R. Le transport du grain représente une très forte proportion de notre trafic total.

Le président:

Q. Sir Henry, pourriez-vous nous dire dans quelle mesure les recettes des chemins de fer de l'Etat se trouveraient réduites si la balance de l'entente de la Passe du Nid-du-Corbeau était mise en vigueur?—R. Oui, je pourrais vous le dire, mais je préfèrerais m'abstenir.

Q. Très bien. Le montant en serait considérable, n'est-ce pas? Vous venez de dire que la grande partie de votre trafic consiste dans le transport du grain. —R. Cette question de la Passe du Nid-du-Corbeau offre un autre aspect qui mérite qu'on s'y arrête quelque peu, et c'est que si les taux de la Passe du Nid-du-Corbeau sont complètement rétablis cela fera naître, au dire de mes employés préposés au trafic, de graves obligations touchant tout le système de taux pour le transport des autres denrées. Il se peut que cela compte ou ne compte pas pour beaucoup, à titre d'argument, mais le problème que pose le système des taux ressemble à ce qui se produit quand on déchire un tissu. Lorsque vous tirez un fil dans un coin du morceau, vous vous exposez à déranger quelque chose dans un autre coin du tissu et cela peut avoir des conséquences considérables.

Sir Henry Drayton:

Q. Il vous faut tout déranger?—R. Dans une grande mesure. Tout ce que je puis dire, c'est que cela ressemble à un morceau de tissu; si vous tirez un fil, cela dérange l'autre bout du morceau entraînant des conséquences que vous ne pouvez prévoir.

Q. Prenez les taux en Ontario sur les produits laitiers; je choisis ces taux parce qu'il s'agit de la principale industrie de la ferme en Ontario; les taux sur le beurre, le fromage et les œufs ont été augmentés pendant la guerre d'environ 80 p. 100, 81 p. 100 et 82 p. 100 et ces taux sont encore en vigueur aujoud'hui. La compagnie a voulu les réduire, mais elle n'a pu le faire par suite

[Sir Henry Thornton.]

de cette affaire de la Passe du Nid-du-Corbeau.—R. Il nous faut tenir compte d'un autre aspect et c'est que le prix du matériel et le prix de la main-d'œuvre n'ont pas diminué sensiblement. Ces prix représentent, naturellement, de beaucoup les plus gros item de nos dépenses.

M. Mackinnon:

Q. Dans les Provinces maritimes, serait-il juste de demander le prix d'un boisseau de pommes de terre pour en transporter deux boisseaux de Charlottetown à Sydney? De demander le prix d'un boisseau pour le transport de l'autre boisseau; cela serait-il juste?—R. Il est bien difficile de répondre à cette question, sans connaître d'autres détails.

Q. Je ne fais que vous soumettre une question générale.—R. Je devrais dire que si vous exigez un taux de transport qui, d'après votre hypothèse, serait de 50 p. 100, cela ferait un taux onéreux, bien que, dans le commerce, l'écart suffirait peut-être à permettre l'imposition de ce taux.

Q. Ce n'est qu'un exemple. Prenez les expéditions qui venaient des provinces maritimes, des expéditions de produits laitiers et autres à Ottawa et à Toronto; ces expéditions ont cessé maintenant. On ne peut plus le faire, on ne peut plus payer le taux de transport. Cela a nui beaucoup aux provinces maritimes. Autrefois, vous pouviez vous rendre aux maisons de commerce ici et acheter un plein chargement de wagon de produits de l'Ile du Prince-Edouard, soit des végétaux, du beurre ou du fromage, mais vous ne pouvez pas le faire aujourd'hui.

Sir Henry Drayton: Le grand malheur de l'augmentation des taux a été de nous faire perdre de vue l'idée que le premier but des chemins de fer était de permettre le libre-échange des produits. Certains taux sont très élevés.

M. Mackinnon: Le tarif a nui considérablement aux provinces maritimes.

Le témoin: Le tarif imposé par les Etats-Unis sur les pommes de terre a nui considérablement aux provinces maritimes, et cela a exercé une influence plus considérable sur toute la situation que les taux de transport, je crois.

Le président:

Q. Vous avez un item portant la rubrique "Divers", je ne vois rien touchant les recettes des messageries. Cela est-il compris dans cet item?—R. Non.

Sir Henry Drayton:

Q. Je me demande si nous pourrions avoir, à la prochaine séance, des renseignements touchant les taux du territoire de l'Association de Transport du Centre pour les comparer à ceux d'Ontario et du Québec. Je me rends bien compte, naturellement, qu'il vous faut trouver votre argent quelque part, et je me rends compte aussi que la région de l'Ouest devait combler les déficits dans toutes les autres régions.—R. La région centrale...?

Q. ...devait combler le déficit des autres. Quel était ce déficit, $16,000,000 ou $18,000,000?—R. A peu près cela; ce chiffre s'en rapproche assez.

Q. Si je me rappelle bien, c'est bien cela.—R. $16,000,000.

Q. Outre cela, nous avons eu aussi un excédent sur la ligne de Chicago?—R. Cela comprend Chicago.

Q. En conséquence, ce montant de $16,000,000 devait combler le déficit du reste du pays. Je présume bien qu'il nous faudra probablement continuer à porter ces déficits pendant encore un certain temps, mais lorsque notre trafic du centre du Canada se trouve exposé à une disproportion aussi considérable, au point de vue de tout le système comme tout, nous devrions au moins savoir où nous en sommes au point de vue des lignes qui nous font concurrence vers le sud.—R. Permettez-moi de peser votre question. Vous voulez savoir—et je suppose qu'il vous faudra prendre comme base une tonne-mille afin de pouvoir établir

[Sir Henry Thornton.]

une comparaison—quelle comparaison établir entre les taux de transport en vigueur dans le territoire du centre des Etats-Unis et les taux que nous imposons ici dans les régions centrales?

Q. En Ontario, oui. Par exemple, prenez les produits des salaisons chargés dans les wagons à Chicago, et transportés à des taux de faveur; prenez ensuite les produits des salaisons chargés dans les wagons à Toronto ou à Hamilton. Ou bien prenez un produit en acier transporté à un taux de faveur et mis dans les wagons dans les Etats de l'Ouest; quel est le pourcentage? A un certain moment, les taux étaient absolument égaux pour certaines catégories de marchandises; tandis que pour d'autres catégories nous n'avons jamais pu même approcher leurs taux.—R. Oui, cela est vrai.

Q. Nous n'avons obtenu aucune réduction dans Québec et Ontario, exception faite des quelques petites réductions que nous avons obtenues grâce à ce qui est resté pour le public à la suite de la cause des taux de la Passe du Nid-de-Corbeau il y a plus de deux ans. Je crois qu'il y a eu alors une réduction qui a peut-être donné une moyenne de six; cette réduction devait être de sept, mais lorsque le taux a été appliqué d'une manière générale, la réduction a été d'environ six et une fraction.—R. Nous avons réduit les taux de mouture et de transit.

Q. Il y a eu une ordonnance de la Commission à ce sujet, une ordonnance de la Commission des chemins de fer qui a enjoint d'appliquer le privilège de la mouture en transit dans l'est du Canada aussi bien que dans l'ouest du Canada?—R. Cette ordonnance a été mise en vigueur le 22 mai 1923.

Q. Je ne sais pas si c'était ou ce n'était pas une bonne politique à suivre, et je ne voudrais pas dire que c'était une bonne politique. Il existe des arguments en faveur de cette mesure et contre cette mesure. Nous avions l'habitude de baser nos calculs sur le pourcentage du trafic, et ceci s'appliquerait tout particulièrement aux provinces maritimes où l'on produit surtout des articles qui sont transportés à des taux de faveur. Exception faite d'une chose, je crois que presque tous les produits des provinces maritimes sont transportés à des taux de faveur. J'aimerais connaître le pourcentage des taux de faveur. Je sais ce qu'était autrefois ce pourcentage.—R. Vous aimeriez connaître le pourcentage des marchandises, dans les provinces maritimes, transportées à des taux de faveur, et le pourcentage des marchandises transportées à des taux de classes?

Q. Oui. Puis je crois qu'il serait bon aussi d'avoir quelque chose indiquant le coût d'un train de grain.—R. Nous pouvons vous donner ce renseignement.

Q. Ce qu'il en coûte pour faire circuler un train; donnez-nous ce renseignement de la manière que vous voudrez.—R. Je crois que ce renseignement sera probablement donné à mesure que nous développerons ce sujet. Vous pourriez peut-être attendre pour voir si le renseignement ne se dégage pas de notre exposé; sinon nous le fournirons.

Q. Si vous l'avez sous la main, il serait facile d'en prendre note maintenant.—R. Le voulez-vous maintenant?

Q. Non.

M. Stewart:

Q. Avez-vous sous la main les chiffres indiquant la quantité totale du grain qui a été transporté par la route d'entier parcours par voie ferrée l'an dernier, comparé au chiffre ainsi transporté l'année précédente?—R. Non, nous n'avons pas ces chiffres.

Le président:

Q. Il y a là un item intitulé "Divers". Je ne vois rien indiquant les recettes des messageries, sir Henry (Thornton). Ces recettes sont-elles comprises dans cet item divers?—R. Cela comprend l'excédent de bagages, les wagons dortoirs, les wagons salons et les wagons avec fauteuils. Cela comprend aussi les messa-

[Sir Henry Thornton.]

geries, les trains de lait, l'aiguillage, le service de trains particuliers, les transbordements, les wagons réfectoires et les wagons-buffets, les frais d'hôtel et de restaurants, gares, trains et privilèges sur les navires, chambres des colis, frais de stationnement, élévateurs à grain et un grand nombre de choses diverses de ce genre.

Sir Henry Drayton:

Q. Cela est indiqué dans un tableau à cet effet?—R. Oui.

Q. A quelle page?—R. A la page 18.

M. Kyte:

Q. Quant au transport de l'argent, votre compagnie se trouve-t-elle dans une position désavantageuse, comparée aux banques, par suite de l'impôt du timbre?—R. Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question sur-le-champ, monsieur Kyte.

Q. J'ai étudié cette question avec un des fonctionnaires de votre compagnie, l'autre jour, et ce dernier m'a dit qu'au point de vue du transport de l'argent par les compagnies de messageries, les banques peuvent transporter l'argent d'une succursale à une autre, ou même aux Etats-Unis et sont exemptes de l'impôt du timbre, tandis que la compagnie de messageries doit y ajouter le timbre de l'impôt. J'aimerais obtenir des renseignements à ce sujet.—R. Je vais vous obtenir ce renseignement.

Q. On me laisse entendre que cela a réduit considérablement le chiffre d'affaires des mandats de messageries?

Sir HENRY DRAYTON: J'ai bien peur que ce soit là un exemple de ces moyens impropres d'impôt auxquels le gouvernement se plaît à avoir recours.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. KYTE: Vous voulez dire que le gouvernement a hérité?

Sir HENRY DRAYTON: Non, nous n'avions pas l'impôt multiple.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois avoir entendu dire que nos impôts ne s'accumulent pas aussi rapidement.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous continuer l'étude de la question des dépenses et faire un peu de besogne?

L'hon. M. GRAHAM: Puis-je placer ici une question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. Graham:

Q. Il s'agit de cet item de la dépense. Vos fonctionnaires sont ici, sir Henry (Thornton). Prenez l'item "Entretien de la voie et des structures", et l'item "Entretien du matériel". A première vue ces item accusent une diminution en 1923 du chiffre de 1922. A moins que l'on ne nous en explique la raison, on pourrait vous reprocher d'avoir trop peu dépensé cette année-là, si l'on tient compte des autres années. Je crois que si nous avions les déclarations de ces fonctionnaires pour établir une comparaison de même que des explications maintenant, ce serait peut-être ce que nous pourrions obtenir de mieux à ce point de vue. On me posera des questions, à la Chambre, à ce sujet, et je veux avoir la réponse du bureau central, et je crois que la Chambre sera plus satisfaite si nous avons des renseignements venant des chemins de fer de l'Etat plutôt que des explications que je pourrais leur donner parce que je les tiens d'un tiers.—R. Je crois que le meilleur moyen, si vous voulez aborder cette question, serait de vous arrêter à chacun des item sous la rubrique générale "Entretien de la voie et des structures" et "Entretien du matériel".

[Sir Henry Thornton.]

Sir Henry Drayton:

Q. Cela se trouve à la page 19?—R. Oui.

L'hon. M. Graham:

Q. Puis-je vous interrompre encore ici? Le système de comptabilité des chemins de fer de l'Etat est-il le système régulier adopté et fortement recommandé par la Commission de commerce entre Etats?—R. Oui.

Le président:

Q. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi la réduction de cette année, comparée à celle de l'année dernière, est de plus de $4,000,000?—R. $4,000,000 pour l'entretien de la voie et des structures?

Q. Non, la réduction de ces deux item. . .—R. Il vous faudrait les étudier séparément.

L'hon. M. Graham:

Q. Prenez l'entretien de la voie et des structures à la page 19?—R. Je pourrais faire la déclaration générale suivante avant que nous entrions dans les détails. Nous avons inscrit au compte de l'entretien de la voie et des structures en 1923, $44,781,775. Je parle maintenant de la page 19 du rapport annuel. En 1922 nous avons débité ce compte de $45,623,536; en d'autres termes nous avons dépensé l'an dernier pratiquement $842,000 de moins qu'en 1922. Tout d'abord, lorsque nous considérons un aussi fort montant, je me demande si quelqu'un pourrait trouver dans l'état de la voie quelque chose trahissant un montant aussi faible que $842,000. Je veux dire que lorsque vous considérez des chiffres de $44,000,000 et $45,000,000, un montant de $870,000, bien qu'étant en lui-même un montant considérable, est relativement peu de chose.

L'hon. M. Graham:

Q. Cela comprendrait-il les ponts?—R. Oh, oui. Cela comprendrait tous les item.

Q. Les gares?—R. Tout. Cela comprendrait tous les item indiqués sous la rubrique "Entretien de la voie et des structures" à la page 19 du rapport annuel.

Le président:

Q. Vous voulez dire que la réduction d'après la base du pourcentage est très petite?—R. Oui; c'est un fort montant pour vous ou pour moi. . .

Le PRÉSIDENT: Pour ma part, je l'admets certainement.

Le TÉMOIN: . . .mais lorsqu'on le compare à un si fort montant, il n'est pas si considérable. Je crois que ce que je pourrais faire de mieux serait de prendre les plus gros item de la diminution. Le premier que nous rencontrons est le compte 212, "Traverses". La diminution a été pratiquement de $2,500,000 pour les traverses. Tout d'abord, on a utilisé 111 p. 100 moins de traverses en 1923 qu'en 1922. Outre l'économie ainsi réalisée, de nouvelles réductions ont été obtenues par suite de la moyenne plus basse du prix des traverses en 1922. La dépense a été diminuée de $500,000 par suite de la réduction du prix moyen des traverses, de 95c par traverse en 1922 à 87c en 1923. Il y eut aussi une autre diminution de $600,000 parce que ce montant avait déjà été inscrit au compte de 1922; cela représentait un redressement de compte pour l'année 1921. En d'autres termes, en 1922 un montant de $600,000 a été débité de ce compte qui aurait dû l'être l'année précédente, et résultait d'un redressement. Il y eut encore une réduction de $950,000 par suite du fait que l'on a utilisé 1,000,000 de tringles d'écartement de moins sur les lignes canadiennes en 1923 qu'en 1922, et il y a eu une diminution d'environ $200,000 dans la valeur des ponts et des traverses utilisées pour les voies d'évitement.

Maintenant, en général, le nombre total des traverses sur nos lignes est d'environ 80,000,000. Nous avons renouvelé environ 7,000,000 de traverses—ou environ 1,000,000 de moins l'an dernier que l'année précédente. Cela veut dire que nous avons prolongé la vie d'une traverse d'environ 10 à 11 ans. Cela a été le résultat d'une inspection plus rigoureuse lorsque les traverses ont été enlevées de la voie, et nous avons fait en sorte de ne pas enlever une traverse tant qu'elle pouvait encore servir. Lorsque l'on étudie le renouvellement annuel de nos traverses, et par suite du fait que nous comptons environ 80,000,000, une traverse épargnée ici et là—si vous n'en épargnez, par exemple, que trois ou quatre ou dix par mille de voie, vous épargnez sur tout le système un nombre très considérable de traverses. Aucune traverse ne devrait être enlevée tant qu'elle n'a pas cessé d'être utile, et c'est là un principe bien connu dans le travail d'entretien de la voie que dans aucune autre division des travaux s'offre une aussi grande occasion de gaspillage et, en même temps d'économie que dans le renouvellement annuel des traverses. C'est ainsi que grâce à une inspection plus minutieuse, à une inspection plus rigoureuse des traverses qui devaient être enlevées, nous avons économisé environ $1,000,000 l'an dernier, et, à mon propre avis, voyageant dans les wagons qui roulent sur ces traverses, je ne crois pas que la voie ait eu à souffrir considérablement, de fait, je crois, s'il y a lieu de constater une différence, que la voie est meilleure qu'en 1922.

M. Stewart:

Q. Croyez-vous que cette économie aura son contre-coup dans la dépréciation de cette année? C'est-à-dire, la dépréciation sera-t-elle plus grande par suite du renouvellement d'un plus grand nombre de traverses cette année, pour cette raison?—R. Non.

M. Stork:

Q. A propos du remplacement; les traverses sont-elles remplacées par des traverses créosotées?—R. Un certain nombre. Nous augmentons chaque année le nombre de traverses créosotées placées sous les voies, et c'est là une sage politique pour deux raisons. Tout d'abord, cela conserve notre approvisionnement de bois qui disparait déjà avec une rapidité alarmante, et, en deuxième lieu, cela conserve les assises de la voie, parce que chaque fois que vous mettez de nouvelles traverses il vous faut refaire la surface. Vous détruisez les anciennes assises des traverses, la terre pressée ou le ballast qui s'est trouvé pressé sous la traverse. Du moment que vous enlevez la vieille traverse pour en mettre une nouvelle, vous détruisez ces vieilles assises, et cela veut dire qu'en plus de mettre une nouvelle traverse il vous faut faire un travail plus considérable de surface, de sorte que vous économisez de bien des manières en examinant rigoureusement les traverses qui doivent être enlevées de la voie.

M. Kyte:

Q. Quelle est la durée de la vie d'une traverse créosotée comparée à la durée de la vie d'une traverse à l'état naturel?—R. Environ le double.

M. Stewart:

Q. Avez-vous utilisé depuis assez longtemps les traverses en bois dur pour nous dire que leur usage nous serait avantageux—je veux dire le traitement des traverses en bois dur?—R. Je ne crois pas que l'on doive traiter les traverses en bois dur. Ces traverses se détériorent de deux manières, soit mécaniquement, soit par suite des ravages de la nature. Elles se détériorent mécaniquement, parce qu'elles sont usées, c'est-à-dire que l'ensabotage sous les rails cède graduellement sous le poids, et tôt ou tard peut se briser; en d'autres termes il peut être brisé ou détruit par suite de causes mécaniques. C'est une des manières. L'autre

[Sir Henry Thornton.]

est dû aux ravages de la nature. Il s'agit tout simplement de la pourriture. Si vous pouvez trouver une traverse en bois de qualité inférieure assez forte pour résister à l'usure mécanique et qui peut en même temps être traitée chimiquement de manière à résister aux ravages de la nature, vous aurez alors une traverse aussi bonne que si vous preniez une traverse en bois dur et que vous la traitiez chimiquement. C'est pourquoi ma politique est—et je crois que j'ai raison—de prendre des traverses en bois meilleur marché et de qualité inférieure qui résisteront à l'usure mécanique, pourvu que ces traverses puissent être traitées chimiquement pour les empêcher de pourrir. La traverse en bois de qualité inférieure, une fois traitée chimiquement, est tout aussi bonne qu'une traverse en bois dur également traitée chimiquement, pourquoi alors gaspiller de l'argent en utilisant des traverses qui coûtent plus cher? D'ordinaire les traverses en bois dur telles que les traverses en chêne blanc sont employées de préférence non traitées chimiquement, parce que non traitées elles durent plus longtemps que les traverses en épinette, en pin ou en hêtre. Or, le hêtre est un bois qui se détériore très rapidement par suite des ravages de la nature, mais il a beaucoup de résistance au point de vue mécanique, de sorte que si vous pouvez prendre une traverse en hêtre et la traiter chimiquement, la créosoter, en d'autres termes, pour qu'elle résiste à la pourriture, vous avez une traverse aussi bonne que la traverse en chêne blanc.

Le président:

Q. Achetez-vous toutes vos traverses par soumissions?—R. Oui, je le crois. Il se peut qu'il y ait quelques quantités par-ci par-là, mais la quantité qu'il nous arriverait d'acheter sans demander des soumissions représenterait un faible pourcentage du total, si même elle atteignait un pour cent.

Q. La concurrence est-elle grande?—R. Assez grande.

Q. Y a-t-il encore des vieux contrats qui n'ont pas été exécutés du temps ou les compagnies n'étaient pas fusionnées?—R. Je ne crois pas que nous ayons de vieux contrats; il peut s'en trouver un ou deux. Un de ces vieux contrats expire cette année.

Q. Pour quel terme ces contrats sont-ils faits d'ordinaire?—R. Une année d'ordinaire. Vous achetez d'ordinaire les traverses d'année en année, à moins que certaines raisons exceptionnelles vous autorisent à agir autrement.

M. Kyte:

Q. Vous efforcez-vous, autant que possible, d'acheter les traverses du chemin de fer dans la région où elles doivent être utilisées? Par exemple, dans chaque province, essayez-vous de vous procurer un approvisionnement distinct de traverses?—R. D'une manière générale, c'est la politique suivie.

Q. Par exemple, dans aucun cas vous ne transportez des traverses de la province d'Ontario dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ou vice versa?—R. Je ne crois pas que la chose soit poussée si loin que cela. Il se peut que vous trouviez des endroits situés près de la frontière, mais d'une manière générale la réponse à votre question est "oui".

Sir Henry Drayton:

Q. Avez-vous dit que vous aviez un vieux contrat qui n'était pas encore expiré?—R. Je crois qu'il expire cette année.

Q. Quand a-t-il été fait?—R. (A M. Brown) Quand a-t-il été fait?

M. BROWN: Je ne saurais le dire.

Le major BELL: Il a été fait avant que le bureau des directeurs prenne la direction de la compagnie.

Le TÉMOIN: Je me rappelle que ce contrat avait été fait pour un terme de trois ou cinq ans. Je sais que j'en ai pris connaissance il y a quelques mois.

[Sir Henry Thornton.]

Sir Henry Drayton:

Q. Quel était le prix? Pouvez-vous me donner un chiffre assez juste?—R. Je ne pourrais pas vous donner ce renseignement, mais nous pouvons facilement l'obtenir.

Le président:

Q. Quelle est la méthode ordinairement suivie pour la demande des soumissions, l'annonce?—R. D'ordinaire, des invitations sont envoyées aux principaux fournisseurs de traverses, et on leur demande d'envoyer des offres scellées portant une certaine date et une certaine heure, et les offres sont ouvertes par l'acheteur et le contrat est accordé à celui qui a fait la plus basse soumission.

Q. Pouvez-vous nous dire approximativement combien de soumissions peuvent être reçues pour un contrat?

M. Stork:

Q. Dans la section de Prince-Rupert sur la ligne de l'ancien Grand-Tronc-Pacifique, division qui est peut-être, je crois, le meilleur district pour la production des traverses de tout le réseau, il s'y fait une concurrence très forte. Il s'y trouve 12 ou 15 compagnies bien connues qui fournissent des traverses sous contrat, et la concurrence est très forte. Parmi les principales compagnies se trouvent Hanson, McNeil, Jennings et un grand nombre d'autres, et toutes suivent la situation de très près.—R. Il vous faut toujours tenir compte de ceci. Vous ne devez pas exiger tellement de vos entrepreneurs qu'ils soient réduits à fermer leurs portes, ou bien vous vous trouveriez en fin de compte dans une situation où vous ne pourriez plus compter sur personne. (A M. Brown) Avez-vous une idée du nombre d'offres que nous pouvons recevoir sur chaque contrat?

M. Brown: On en reçoit un bon nombre.

M. Stork: Une douzaine?

M. Brown: Le nombre variera dans les différentes parties du pays, selon le nombre des concessions forestières.

M. Stork: Serait-il plus juste de dire une demi-douzaine?

M. Brown: Dans certaines divisions du pays vous auriez six ou huit offres.

M. Stork: Se fait-il une concurrence raisonnable pour chacun de tous ces contrats?

M. Brown: Je le crois.

Le témoin: Et de plus, dans toutes ces offres, si nous constatons qu'il y a collusion ou que l'on a recours à quelque machination pour imposer un prix élevé pour les traverses ou pour toute autre chose, nous rejetons toutes les offres et nous négocions directement avec les entrepreneurs. C'est ainsi, tout simplement pour vous donner un petit exemple, que lorsque nous avons acheté, l'an dernier, une certaine quantité de matériel pour les wagons à marchandises, nous avons constaté que le prix demandé par les différentes manufactures de wagons était excessif et nous n'avons pas cru pouvoir payer un tel prix.

M. Stork:

Q. Vous les avez achetés aux Etats-Unis?—R. Non, nous ne les avons pas achetés aux Etats-Unis. Nous avons donc dit à ces différents entrepreneurs—ils étaient au nombre de trois—"Ecoutez, nous n'aimons pas votre prix, il est trop élevé. Nous avons réparti cette commande entre vous trois d'une manière satisfaisante pour chacun d'entre vous, et nous allons acheter de vous sur la base du prix coûtant plus dix p. 100" et ils ont accepté cette proposition. Après avoir tout considéré, nous avons constaté que le prix payé de cette manière était de beaucoup moins élevé que le prix des premières offres de ces compagnies qui fabriquent des wagons.

[Sir Henry Thornton.]

Q. Ces compagnies ont-elles permis à vos vérificateurs d'entrer dans leurs fabriques?—R. Oui, nous avons examiné leurs livres, et lorsque tout fut terminé elles furent satisfaites et nous aussi. Je vous ai cité ce fait tout simplement pour vous montrer que lorsque nous croyons que le prix demandé pour un article quelconque que nous voulons acheter est excessif, nous avons négocié ou du moins nous avons essayé de prendre des mesures dans le but d'obtenir un prix raisonnable.

Q. Vous dites qu'un vieux contrat signé par le chemin de fer Grand-Tronc n'est pas encore expiré. Cela pique ma curiosité de savoir s'il existe d'autres vieux contrats signés par les anciennes compagnies qui se sont fusionnées qui ne sont pas expirés.—R. Non. Lorsque ce contrat expirera cette année, tous les vieux contrats auront disparu.

M. Stewart:

Q. Ces entrepreneurs vous fourniraient-ils de nouvelles traverses aux prix auxquels ces traverses se vendaient il y a cinq ans?—R. Ce contrat du Grand-Tronc était un contrat particulier. Il se peut qu'il ait été avantageux pour la compagnie, je ne veux pas me prononcer, mais le prix des traverses était déterminé, si je me rappelle bien, d'après une entente entre l'entrepreneur et la compagnie. Je ne crois pas que l'on ait déterminé un prix défini, et le prix variait d'année en année. (A M. Brown) Est-ce bien cela?

M. BROWN: C'est bien ce que je comprends, oui. Je crois avoir les chiffres payés l'an dernier en vertu de ce contrat.

Le TÉMOIN (à M. Brown): Avez-vous des chiffres pouvant indiquer le prix payé pour chaque traverse, en vertu de ce contrat, l'an dernier?

M. BROWN: Oui, j'ai le prix payé dans l'état de l'Illinois, environ cinq cents millions de traverses à $1.15. Ces traverses étaient en chêne.

Le TÉMOIN: La situation ici est encore différente. Ces traverses étaient en chêne blanc et ont été achetées aux Etats-Unis et, en passant, je pourrais dire que le prix de $1.15 n'était pas excessif pour des traverses en chêne blanc achetées aux Etats-Unis, bien que ce prix serait, de fait, excessif ici au Canada.

M. Stewart:

Q. Où avez-vous employé ces traverses de bois dur?—R. On a utilisé ces traverses sur les lignes du Grand Trunk Western à l'ouest de Détroit, entre Détroit et Chicago, et dans le Michigan. Je ne crois pas qu'aucune de ces traverses soit entrée au Canada.

M. BROWN: Non, elles ont toutes été utilisées sur le Grand Trunk Western.

M. Stewart:

Q. Prenez-vous une partie quelconque des traverses requises pour le réseau canadien aux Etats-Unis?—R. Non.

Q. Achetez-vous toutes les traverses dont vous avez besoin pour les lignes américaines aux Etats-Unis?—R. Je crois que nous les achetons toutes aux Etats-Unis.

Le président:

Q. Y a-t-il des droits de douane sur les traverses, d'un côté ou de l'autre? —R. Je ne sais trop, mais je crois qu'il y a des droits sur les traverses et le bois de service qui entrent aux Etats-Unis. J'en suis certain.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est tout près d'une heure; est-ce votre bon plaisir de continuer la séance?

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous épargnerions du temps sur ces questions de dépenses si le Contrôleur des Comptes nous apportait ses rapports men-

[Sir Henry Thornton.]

suels réguliers. Je suis beaucoup plus au courant de cela que de toute autre chose.

Le TÉMOIN: De quels rapports s'agit-il?

Sir HENRY DRAYTON: Les rapports mensuels réguliers des recettes et des dépenses.

Le TÉMOIN: Vous en voulez douze?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, nous trouverions rapidement tout ce que nous désirons de cette manière, et nous pourrions facilement suivre la marche des événements.

Le TÉMOIN: Alors vous n'obtiendriez que les sommes portées au compte de certains item mensuellement, et je vous ferai remarquer que ce critérium peut être juste ou ne pas l'être, parce qu'au cours d'un mois particulier vous pouvez porter à tel compte une somme beaucoup plus ou beaucoup moins considérable que vous ne le ferez un autre mois, pour une raison quelconque. D'ordinaire nous insérons au budget certains item de dépenses; c'est une pratique plus ou moins reconnue de la plupart des chemins de fer de porter un douzième de la somme au compte des dépenses du mois, que ce travail soit ou ne soit pas accompli.

M. DRUMMOND: Monsieur le Président, je désirerais obtenir certains renseignements concernant les pertes subies par les hôtels.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons ces chiffres à la Chambre. Je crois qu'actuellement nous perdons de l'argent sur tous les hôtels.

Le TÉMOIN: Je n'ai aucunement l'intention de suggérer au comité la procédure qu'il devrait suivre, mais si vous étudiez ces rapports mois par mois, vous allez rendre votre travail douze fois plus onéreux qu'il ne le serait autrement.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas satisfaisant de prendre le rapport que nous avons ici, et de recourir aux autres au cas où vous désireriez obtenir plus de renseignements.

Le TÉMOIN: Nous pouvons vous fournir le rapport annuel, avec les augmentations et les diminutions notées en marge. Est-ce que cela pourrait vous aider?

Sir HENRY DRAYTON: Si je possédais ces documents maintenant je pourrais les étudier cet après-midi et vous dire ce que j'en pense.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas avoir les rapports mensuels ici; il faudra les faire venir de Montréal.

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrions faire venir quelqu'un de la Commission des chemins de fer qui doit en avoir des copies. Il me semble que j'ai rendu un jugement il ya quelques années obligeant les compagnies de chemin de fer à fournir ces rapports à la Commission.

Le TÉMOIN: Il est évident que nous fournissons le rapport mensuel de nos dépenses à la Commission.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, ce jugement fut rendu en 1916, et ainsi la Commission est au courant de tout ce qui se passe mois par mois.

Le PRÉSIDENT: Alors va-t-on produire ces rapports?

Le TÉMOIN: Oui, nous allons les faire venir.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

[Sir Henry Thornton.]

SALLE DU COMITÉ NO 231,
CHAMBRE DES COMMUNES,
Le MARDI, 24 juin 1924.

Le comité spécial permanent sur les chemins de fer Nationaux et la Marine Marchande s'assemble à 10.30 a.m., sous la présidence de M. W. D. Euler, M.P.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous voulez faire le silence, nous allons procéder. Je vous ferai remarquer dès le début qu'on doit tenir un caucus ce matin, et que certains membres du comité voudront s'absenter pour y assister à onze heures et demie. J'attirerai également l'attention du comité sur une erreur dans la copie imprimée des procès-verbaux; elle se trouve au quatrième mot, de la troisième ligne de la page 286. On changera le mot "edging" en "adzing". La chose n'a pas une grande importance, mais nous ferons aussi bien de le changer. Je ferai également remarquer que certains membres n'ont pas retourné le procès-verbal de la première journée; et à moins qu'on ne le fasse on ne pourra pas préparer les liasses au complet, car on a actuellement commencé ce travail. Je prierai donc ceux qui en ont des copies de les remettre. J'ajouterai que l'on semble vouloir terminer la session bientôt, et il nous faudra hâter notre travail le plus possible sans toutefois essayer d'empêcher les recherches.

Je crois que le Major Bell est prêt à donner les renseignements demandés par sir Henry Drayton hier. Nous pourrions terminer son interrogatoire maintenant.

Sir HENRY DRAYTON: Questionnerons-nous le Major? S'il est prêt à nous donner les renseignements, il ferait aussi bien de procéder tout simplement.

Le Major G. A. BELL est rappelé.

Le TÉMOIN: On m'a transmis ces renseignements ce matin par téléphone du bureau du président. Montant des frais relatifs au transfert de la propriété d'Aronovici à la présente compagnie en dollars, $62,153.39.

L'hon. M .Graham:

Q. Ce sont les taxes?—R. C'est ce que la compagnie a dû payer pour le transfert du titre d'Aronovici à la présente compagnie. La compagnie est désignée sous le nom de La Rente Foncière.

M. Kyte:

Q. C'est le nom de la compagnie actuelle?—R. Oui, c'est une filiale du chemin de fer National du Canada.

Sir Henry Drayton:

Q. Cela représente quel montant en francs?—R. Les autres chiffres sont donnés en francs et nous ferions aussi bien de continuer ainsi?—R. Oui. Faites vos calculs à cinq cents le franc, sir Henry Drayton.

Q. Voyons quel sera le montant. Donnez-moi le chiffre approximatif à un mille francs près.

L'hon. M. GRAHAM: Lors de cette transaction le franc valait plus que cinq cents.

Le TÉMOIN: Non; ceci se passe plus tard.

M. KYTE: 1,243,000 francs.

Le TÉMOIN: 1,243,000 francs environ.

Sir Henry Drayton:

Q. Est-ce là le total des taxes payées au gouvernement, en francs?—R. Oui, en francs. La somme versée au gouvernement comme droits d'enregistrement sur l'hypothèque. Il y a eu d'abord les droits d'enregistrement, 3,360,000 francs; l'enregistrement de l'hypothèque, 750,000 francs, et le nouveau transfert de la propriété d'Aronovici à la compagnie, environ 1,243,000 francs.

[Major G. A. Bell.]

Q. Ce qui fait un total de 5,353,000 francs que nous avons payés au gouvernement français?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Un joli revenu.

Sir HENRY DRAYTON: C'est très joli pour l'autre individu.

Le PRÉSIDENT: Pour le gouvernement français, j'oserais dire.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous avez donné le nom d'une compagnie quelconque en ce pays. Pouvez-vous nous dire ce matin le nom du propriétaire original?—R. Non, monsieur.

Sir HENRY DRAYTON: Le ministre est ici et je lui demanderais de nous dire s'il est vrai qu'on a offert cet immeuble au Pacifique-Canadien, et, dans l'affirmative, à quel prix?

L'hon. M. GRAHAM: On m'a dit que la propriété avait été offerte au président du Pacifique-Canadien par l'entremise de son gérant à Londres, sir George McLaren Brown, au prix de 20,000,000 de francs, plus 3,000,000 de francs pour le locataire. Ce que c'était que ce 3,000,000 de francs, je n'en sais rien.

Sir HENRY DRAYTON: Cela voulait dire, je suppose, que les propriétaires livreraient la propriété sur paiement de 3,000,000 de francs, en plus du prix d'achat.

L'hon. M. GRAHAM: J'en doute, parce qu'il y avait une demi-douzaine de locataires, et certains d'entre eux n'étaient aucunement disposés à partir; nous n'avons pas réussi à les faire consentir pour aucune considération.

Sir HENRY DRAYTON: Vous vous en êtes débarrassés de tous?

Le TÉMOIN: Non, il y en a deux ou trois à qui nous n'avons pas demandé de partir.

L'hon. M. GRAHAM: On a demandé 20,000,000 de francs plus 3,000,000 de francs pour le locataire. Je ne sais pas ce que l'on veut dire par cela.

Sir HENRY DRAYTON: Plus 3,000,000 de francs pour les locataires.

L'hon. M. GRAHAM: Non pas "locataires", mais "locataire".

Sir Henry Drayton:

Q. Vous n'avez pu en déloger trois?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai rectifié cette assertion il y a un instant. J'ai dit qu'en ce temps-là il en restait trois.

Sir HENRY DRAYTON: Quels trois?

Le TÉMOIN: Il y avait trois petites boutiques sur le côté qui ne nous dérangeaient aucunement et nous les avons laissées là.

Sir Henry Drayton:

Q. Combien de temps peuvent-elles rester en vertu de leur bail?—R. Pendant cinq ou six ans.

Q. Combien ont-elles exigé?—R. Nous ne leur avons pas demandé de partir; nous ne leur avons pas fait d'offre.

Q. Quel est le montant de leur loyer?—R. Je n'ai pas ce renseignement ici.

Q. Pouvez-vous faire des changements à l'édifice sans les déranger?—R. Oui, me dit-on. Ce ne sont que de petites boutiques.

L'hon. GRAHAM: Vous ne m'avez pas laissé finir ma réponse. M. Beatty dit qu'on leur a offert de nouveau l'immeuble au mois de novembre, mais qu'ils n'avaient pas d'option sur l'édifice pendant tout ce temps.

Le PRÉSIDENT: Au mois de novembre 1920.

L'hon. M. GRAHAM: Oui. On le leur offrit d'abord au mois de mai 1920, puis au mois de novembre 1920, mais on ne considéra pas l'offre. Ils crurent que cet

[Major G. A. Bell.]

immeuble était alors trop dispendieux et qu'ils n'avaient pas besoin d'un local aussi grand pour leurs affaires.

Sir HENRY DRAYTON: Cela semble très raisonnable.

M. Kyte:

Q. Pouvez-vous nous dire, major Bell, si la valeur de la propriété a augmenté de 1920 à 1923, d'après les renseignements que vous avez recueillis lors de votre passage à Paris?—R. Tous sont d'avis que la valeur avait augmenté énormément à cause de la rareté des locaux. Je crois que les loyers, en laissant de côté la dépréciation du franc, ont augmenté d'environ 50 p. 100, et il en est de même naturellement pour les immeubles.

Q. De 1920 à 1923?—R. Oui, à cause de la situation.

M. KYTE: C'est tout.

Le président:

Q. Pouvez-vous me dire, major Bell, quelle était la valeur du franc lorsqu'on a fait l'offre au Pacifique-Canadien?—R. Je n'ai pas ces chiffres ici, mais je peux vous les obtenir.

Q. Pouvez-vous me dire comment l'offre faite au Pacifique-Canadien se compare au prix payé par le chemin de fer National du Canada, en tenant compte de la valeur du franc en 1920 et du franc en 1923?—R. Si l'offre était de 20,000,000 de francs, en tenant compte de la valeur relative du franc et de l'augmentation de la valeur des propriétés, l'offre faite au Pacifique-Canadien est plus élevée que le prix payé par le chemin de fer National du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Lorsqu'on fit l'offre en 1920, le franc valait 9.13, je crois. Tout dépend du jour où on fit cette offre. Le franc a varié de ce chiffre à 7 approximativement, si j'ai bonne mémoire.

Sir HENRY DRAYTON: Il ne s'agit pas de prétendre que nous savons. Il n'y a pas de raison de faire des suppositions. Nous pouvons obtenir ces chiffres de façon certaine.

L'hon. M. GRAHAM: Je les avais en main ce matin, et je croyais les avoir sur moi. Au mois de novembre le franc valait de 6 et une fraction à huit et une fraction.

Le président:

Q. Pouvez-vous nous donner une réponse définie, major?—R. On offrit cet immeuble au Pacifique-Canadien au mois de mai 1920 pour la somme de 20,000,000 de francs, si je comprends bien M. Graham. La propriété a augmenté de 50 p. 100, à part de la fluctuation du franc, et ainsi d'après cette base l'immeuble valait 30,000,000 de francs lorsqu'on l'offrit au Pacifique-Canadien.

Sir Henry Drayton:

Q. Cela suppose que votre opinion de la valeur de l'immeuble français est exacte?—R. Je constate simplement, sir Henry (Drayton) les fluctuations et l'augmentation...

Q. Nous n'avons pas de preuve de cette hausse, sauf la hausse d'Aronovici. Nous avons l'opinion de messieurs qui ne connaissent rien à ce sujet. C'est tout. —R. (Pas de réponse intelligible.)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini, monsieur Kyte?

M. Kyte:

Q. Savez-vous si, dans le cas de l'offre faite au Pacifique-Canadien, les frais de transfert auraient été imputables à l'acheteur?—R. Certainement.

Q. Tous les item mentionnés par vous et ajoutés au coût de la propriété l'auraient-ils été dans le cas du Pacifique-Canadien?

Sir HENRY DRAYTON: Je me demande si le témoin a réellement l'intention de répondre "oui" à cette question. Il incline la tête.

Le PRÉSIDENT: Laissez-le répondre.

Le TÉMOIN: Sir Henry (Drayton), je vais entrer dans les détails de cette question, et procéder de la même manière qu'on l'a fait pour l'achat par le National-Canadien. Supposons que le Pacifique-Canadien fasse cet achat à 20,-000,000 de francs; le taux d'enregistrement est de 12 p. 100. . .

Sir Henry Drayton:

Q. Certainement, ce serait un taux inférieur?—R. Oui.

Q. Vous croyez que le Pacifique aurait acheté l'immeuble au nom d'Aronovici et qu'il s'en serait débarrassé ensuite?—R. Je ne discute pas. . .

Q. Pouvez-vous nous dire si toutes ces dépenses auraient été les mêmes?—R. Pour le premier transfert, oui. Je ne parle pas du deuxième transfert.

Q. Limitez-vous à cela?—R. Le deuxième transfert devrait naturellement être ajouté. Je parle du premier transfert.

M. Mackinnon:

Q. Avait-on eu connaissance de l'offre faite au Pacifique-Canadien lors de l'achat par le National-Canadien?—R. Je ne surais dire, car je n'ai pas pris part aux premières transactions.

Q. Etait-ce le bon temps d'acheter, alors que les prix étaient élevés?—R. Si vous vouliez acheter cet immeuble il fallait payer les prix courants.

Le PRÉSIDENT: D'autres membres désirent-ils poser des questions au témoin?

M. Gauvreau:

Q. Si le Pacifique-Canadien avait eu l'intention d'acheter cette propriété, ne croyez-vous pas qu'il l'aurait acheté directement, plutôt que de passer par un intermédiaire?—R. Non, il est fort probable qu'il aurait fait intervenir quelqu'un.

Q. Comme vous l'avez fait, lorsque vous avez fait faire l'achat par un tiers?—R. Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Voulez-vous dire qu'il n'emploierait pas simplement un agent?—R. Je ne comprends pas votre question, sir Henry.

Q. Elle est bien simple. Croyez-vous que le C.P.R. n'emploierait pas un simple agent pour faire l'achat, et qu'il prendrait une option en son nom?—R. Je crois que le Pacifique-Canadien aurait probablement procédé exactement comme nous l'avons fait la deuxième fois. Il aurait probablement organisé une filiale à cette fin.

Q. En premier lieu?—R. En premier lieu. De fait, le Pacifique-Canadien constitue actuellement à Paris une corporation qu'il doit exploiter séparément. Il fait cela pour éviter les taxes.

Q. En d'autres termes, il aurait fait en premier lieu ce que vous avez fait en dernier?—R. Me permettez-vous une explication, sir Henry? Une des plus grosses banques du Canada a procédé exactement comme nous l'avons fait pour acheter une propriété, et elle n'est pas encore en possession de son immeuble, et on me dit qu'elle ne le sera pas avant douze ans.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, il y a une autre institution canadienne qui s'est fait prendre aussi bien que le National. Cette banque a été jouée, mais elle a acheté à un prix beaucoup moins élevé que vous. Je connais les détails de cet achat.

Le TÉMOIN: Je ne suis pas certain de cela.

L'hon. M. GRAHAM: Cette propriété ne se compare pas à la nôtre.

Sir Henry Drayton:

Q. N'a-t-elle pas payé 17,000,000 francs?—R. Elle est prête aujourd'hui à occuper une partie de notre immeuble, à un prix correspondant à celui que nous avons payé.

Q. Pour une certaine partie, mais elle est prête à cette entente simplement parce qu'elle ne peut pas obtenir possession de son immeuble.

L'hon. M. GRAHAM: Une compagnie américaine a fait exactement la même chose.

Le TÉMOIN: Oui, je vous ai expliqué ce cas hier.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne dis pas que d'autres n'ont pas fait la même chose; il y en a d'autres qui se sont fait jouer, et il y en aura toujours.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé cette discussion. Voulez-vous maintenant continuer l'étude de certains de ces états?

M. KYTE: M. Ruel est-il ici.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il était ici ce matin. Je croyais que nous allions étudier les comptes avec le contrôleur des comptes.

Le PRÉSIDENT: Il me semble qu'il était entendu que nous devions entendre M. Ruel.

M. KYTE: On lui a demandé de se présenter.

M. STEWART: J'ai bien compris qu'il devait être ici ce matin.

GÉRARD RUEL est appelé et interrogé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Ruel est prêt à répondre à vos questions. Quelqu'un commencera-t-il?

Sir Henry Drayton:

Q. Monsieur Ruel, quand avez-vous eu connaissance de cette affaire de l'hôtel Scribe?—R. J'en ai pris connaissance pour la première fois le jour de l'arrivée de M. Aronovici à Toronto.

Q. Quand était-ce?—R. Je ne sais trop; c'était quelque temps avant la date que porte la lettre que j'ai en main.

Q. Elle porte la date du 30 avril?—R. Oui, le 30 avril 1923. Je ne sais pas exactement à quelle date cette lettre fut signée.

Q. C'est une lettre contenue dans une autre.—R. Une lettre dans une lettre.

Q. Peu de temps avant le 30 avril?—R. Oui.

Q. Avez-vous pris part aux négociations relatives à l'achat?—R. Non, sauf après l'arrivée d'Aronovici. Je n'ai rien eu à faire avec le prix payé, et le reste. Voici ce qui est probablement arrivé ce jour-là. Le président me fit demander un matin, et je rencontrai M. Aronovici à son bureau. Sir Henry m'expliqua qu'il était question de l'achat de cet immeuble à Paris. Il commença par me dire que cet édifice se trouvait sur la rue des Capucines, et le reste, mais cela ne me disait absolument rien. Le président m'apprit qu'Aronovici, à qui on me présenta alors, avait pris ou avait l'intention de prendre une option sur la propriété, je ne me rappelle plus exactement ce qui en est, et qu'on avait cru désirable dans l'intérêt du trafic et du chemin de fer d'acheter cet immeuble. On mentionna le prix d'une façon générale, mais cela ne me disait pas grand'chose, parce qu'il était question de francs. Le président était pressé et me demanda d'amener M. Aronovici à mon bureau, et de rédiger un contrat quelconque avec lui. Je me rendis donc à mon bureau avec M. Aronovici et je rédigeai la première copie de cette lettre du 30 avril, qui était adressée à M. Aronovici et signée par le président. Naturellement elle a été signée plus tard.

Q. Avez-vous obtenu les détails à ce sujet de M. Aronovici ou du président?—R. J'en venais justement à ce point. J'ai écrit toute l'affaire:

> "Je vous adresse cette lettre afin de consigner sur le papier l'entente à laquelle nous en sommes venus au sujet de l'achat d'un local à Paris, France, pour les bureaux du chemin de fer National du Canada, et pour le gouvernement du Dominion s'il désire se prévaloir de ce local."

J'écrivis ensuite une description que me donna M. Aronovici, et je notai également le prix, encore d'après les instructions de M. Aronovici. Dans la première copie je ne comprenais rien au prix et je le laissai de côté, il fut inséré plus tard. Quant aux paiements, j'écrivis ce qui d'après lui constituait les termes de l'entente. Nous devions lui avancer $200,000 le jour même, et la lettre dit:

> "La compagnie du chemin de fer vous avancera de nouveau, d'ici au 20 mai, une somme suffisante pour vous permettre de conclure le marché; ces avances seront placées à votre crédit chez Morgan Harjes & Co., Place Vendôme, Paris."

Telle était, à son dire, l'entente.

> "*Garantie.*—La compagnie de chemin de fer recevra comme garantie de toutes les avances faites une hypothèque sur la propriété pour le montant avancé, remboursable en argent canadien."

J'insérai alors les conditions de la garantie et de l'occupation, dictées entièrement par M. Aronovici:

> "*Occupation.*—La compagnie du chemin de fer occupera le local comme suit:
>
> *Soubassement.*—Local pour cinéma.
>
> *Premier étage.*—Salle d'exposition pour le Gouvernement du Dominion et bureaux pour le National-Canadien.
>
> *Deuxième étage.*—Environ 20 pièces pour le Gouvernement du Dominion et autant pour les bureaux de l'administration du chemin de fer.
>
> Les mesures détaillées et les locaux devront être désignés par entente plus tard, et seront sujets à modification de consentement mutuel.
>
> *Loyer.*—Devra être décidé entre vous et moi, en ma qualité de Président des chemins de fer Nationaux du Canada."

C'est un point sur lequel j'insistai. Je ne savais pas quel serait le loyer et je demandai qu'on décide cette chose plus tard; il était inutile d'essayer de régler la chose à ce moment-là, parce que nous n'étions pas suffisamment renseignés.

> "Paiement de l'intérêt.—L'intérêt sera payé à même le loyer et sera déduit par la compagnie du chemin de fer. L'intérêt ne sera pas exigé sur les avances faites en vertu de cette entente jusqu'à ce qu'on commence à payer loyer; en d'autres termes, la compagnie de chemin de fer n'exigera pas d'intérêt sur ses avances tant qu'il n'occupera pas l'immeuble."

M. Aronovici insista sur ces termes. Quant au paiement du principal, il mentionna la somme de $25,000 par année. Je lui fis remarquer que cette somme n'en valait pas la peine; que l'on mettrait ainsi un million d'années à payer le capital, et il me répondit qu'il doublerait cette somme lorsque le franc monterait. Je dis alors que même cette somme était minime.

Q. On n'y mettrait pas un million d'années, mais cent ans, sans qu'il soit question des intérêts du tout?—R. Je le sais, et je lui ai dit que c'était tout à

[M. Gérard Ruel.]

fait ridicule. Cependant, il ne voulut pas en démordre, et je dus l'écrire. Ensuite je lui fis remarquer au sujet de l'option d'achat, que le chemin de fer devrait obtenir la possession de la propriété, et Aronovici répondit, "Oh, non, la compagnie du chemin de fer n'aura pas la possession de l'immeuble". Alors il n'en sera rien, dis-je, il nous faut en obtenir la possession, autrement nous ne pouvons pas vous faire des avances. Ce serait impossible, parce que le chemin de fer n'a pas le pouvoir d'avancer de l'argent à un individu qui désire acheter une propriété pour ses propres fins. Il répondit qu'il avait compris la chose comme cela; il devait administrer la propriété et payer le capital de temps à autre. Je n'étais pas de cet avis, et je proposai de laisser cette question de côté pour le moment. On passa donc à la clause de l'Assurance, aux conditions du loyer et à la forme de l'hypothèque.

> "*Hypothèque.*—La forme et les conditions de l'hypothèque devaient nous être satisfaisantes; naturellement nous aurions la première hypothèque, libre de tous liens et charges antérieurs."

Je lui dis alors, "Il nous faudra retourner chez le Président pour nous assurer au sujet de cette option d'achat", et nous sommes retournés au bureau du Président. Je fis remarquer à celui-ci que le chemin de fer n'aurait aucunement le droit d'acheter cette propriété, d'après M. Aronovici, et j'ajoutai que cela était tout à fait impossible parce que nous ne pouvions pas conclure le marché à moins que cela ne soit entendu. Sir Henry leva les yeux sur M. Aronovici, et celui-ci dit, "C'est moi qui dois avoir la propriété, c'est ma propriété." Sir Henry répondit, "Oh, non, pas du tout, le chemin de fer aura le droit d'en prendre possession à n'importe quel moment." J'ajoutai, "Il est évident que nous ne pouvons pas procéder à cette entente légalement à moins que ce ne soit entendu." Sir Henry fit remarquer que telle était son intention, et le chemin de fer devait avoir le droit de s'en emparer en tout temps, et ajouta, "En réalité, je connais quelqu'un qui va l'acheter avant bien longtemps." Alors Aronovici demanda, "Combien me payerez-vous si vous en prenez possession?" On discuta alors sur le montant. Aronovici voulait une commission de 20 p. 100, au cas où nous en prendrions possession. Je lui fis remarquer que c'était ridicule, et bien que d'ordinaire je ne m'occupe aucunement des conditions, je suggérai une commission de 5 p. 100. Aronovici dit alors qu'il pourrait se faire que nous n'en prendrions pas possession pour un temps assez long et qu'entre-temps il lui faudrait l'entretenir, en faire sortir les locataires, la nettoyer et voir à l'administration; 20 p. 100 n'était pas trop. Finalement il consentit à accepter 10 p. 100 pour les cinq premières années, et 20 p. 100 après cela. Je lui fis remarquer que cela voulait dire que nous serions obligés d'en prendre possession au cours des cinq premières années, parce que nous ne pourrions pas payer les 20 p. 100. Nous sommes alors revenus sur notre décision et avons inséré cet article touchant la faculté d'acheter, comme il est indiqué ici, et, naturellement, nous avons ainsi réalisé l'objet indiqué dans la lettre. Il s'en est pratiquement suivi, en définitive, qu'Aronovici agissait pour nous à titre de représentant, que l'argent était avancé par nous et que nous avions le droit d'en prendre possession et de l'acheter, en tout temps, en remboursant Aronovici. Dans l'intervalle, il nous consentit une hypothèque, en retour pour le plein montant des avances faites, et il devait nous donner un bail afin que si la propriété passait en d'autres mains, ce bail serait probablement maintenu. En d'autres termes, nous trouvions pratiquement ainsi un propriétaire bien disposé; c'est de cette manière que j'ai envisagé la chose. Ce fut là la première fois que je fus mêlé à cette affaire, et c'est aussi la partie principale de cette histoire, du moins pour ce qui me regarde. Je n'y ai été pratiquement mêlé d'aucune manière dans la suite.

Q. Je vois, d'après ce que vous nous dites, que vous n'avez eu rien à faire avec les termes?—R. Non, absolument rien.

[M. Gérard Ruel.]

Q. Vous ne connaissez absolument rien, je suppose, du commerce des immeubles à Paris, et si cette transaction était une bonne ou une mauvaise affaire?—R. Je n'en sais absolument rien.

Q. On vous a demandé, je suppose, de rédiger cette affaire le mieux possible dans les circonstances?—R. Avec le peu de connaissance que nous avions de la situation, oui.

Q. Avez-vous alors donné quelque avis au président touchant le droit légal de la compagnie d'après ces termes?—R. J'ai dit que nous ne pouvions conclure ces arrangements, d'aucune manière, à moins d'avoir le droit d'acheter, qu'il s'agissait d'une acquisition, pour autant que nous y étions intéressés.

Q. Dans l'unique but de connaître votre opinion—je ne fais pas ici allusion à ce qui s'est passé, mais à l'avenir—que pensez-vous du droit légal de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada à faire des placements de capitaux en dehors du Canada?—R. Je n'ai aucun doute à ce sujet, la compagnie a bien ce droit légal.

Q. Elle a un droit légal?—R. Oui.

Q. Sur quoi basez-vous cette opinion?—R. Il s'agit, naturellement, de ce qui est nécessaire à assurer le succès de l'entreprise, l'entreprise d'une compagnie quelconque de chemin de fer. Aux termes de la loi des chemins de fer la compagnie n'est pas nécessairement restreinte au Canada. Elle tient ses pouvoirs des stipulations de la loi des chemins de fer, laquelle n'est pas restreinte au Canada.

Q. Voudriez-vous laisser entendre que la compagnie avait un droit légal à acheter un édifice de cette importance, alors qu'apparemment elle n'en pouvait utiliser qu'une partie relativement petite?—R. Je prétends que l'importance relative ne compte pas ici; il s'agit du droit. En d'autres termes, nous pouvons construire une gare n'importe où sur nos lignes; nous pouvons même construire une gare aux dimensions gigantesques contenant une hôtellerie, si nous le désirons. Rien n'en restreint les dimensions; aucune restriction n'a trait au montant, pour autant qu'il s'agisse de l'attitude de la compagnie.

Q. Elucidons ce point, si vous voulez. Nous avons la loi des chemins de fer Nationaux-Canadiens de 1919?—R. Oui.

Q. Laquelle confère certains pouvoirs statutaires à la compagnie. A votre avis, premièrement, ces pouvoirs sont-ils tout simplement subordonnés aux autres lois subsidiaires au nombre de près d'une centaine? Ces pouvoirs ne sont-ils que subordonnés et secondaires à ces autres devoirs, ou prennent-ils la place des premier pouvoirs statutaires?—R. Ils ne prennent certainement pas la place des premiers pouvoirs statutaires. Lorsque vous fusionnez une compagnie avec les vieilles compagnies, la nouvelle compagnie a tous les pouvoirs de toutes ces compagnies.

Q. Il en est probablement ainsi, en principe général, dans la fusion des compagnies?—R. C'est la loi qui le dit.

Q. Je veux tout simplement savoir exactement ce que nous devons faire ici pour protéger le Trésor, pour peu que l'on trouve sage de protéger le trésor public. Il se peut, naturellement, que le gouvernement ne croit pas sage de protéger le trésor public, mais admettant que l'ont croit sage de protéger le trésor public, devons-nous, à votre avis, remonter plus loin que la loi de 1919 et chercher ce que sont les autres pouvoirs accordés par les autres lois?—R. Oui, aux termes de la loi des chemins de fer, et nous avons aussi d'autres pouvoirs aux termes des différentes autres lois. Il n'y a aucun doute à ce sujet; chacune des compagnies, distinctement, possède ses propres pouvoirs.

Q. Il est donc nécessaire de consulter tout cette législation?—R. En grande partie. Naturellement, je connais tous ces détails.

Q. Oui, mais malheureusement, vous n'êtes pas toujours avec nous et il arrive parfois que ce que vous êtes supposé avoir dit se trouve bien mêlé quand nous en prenons connaissance.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a rien de personnel là dedans, j'espère.

Sir HENRY DRAYTON: Non, absolument rien. M. Ruel sait comment on a cité certaines de ces déclarations dans ces cas. Il est parfaitement au courant du débat que nous avons eu en Chambre, l'an dernier, et ce qui a été dit au sujet des opinions légales données.

Le PRÉSIDENT: Vous ne faites pas allusion à M. Ruel en particulier?

Sir HENRY DRAYTON: A qui que ce soit. M. Ruel est chanceux dans un cas, c'est qu'il n'est pas au service du ministère du Commerce.

Q. Revenant à la question qui nous occupe, prenez la question du droit d'émettre des obligations. Nous avons le droit d'émettre des obligations de $75,000 par mille, aux termes de la loi de 1919.—R. Oui.

Q. De plus, avant cela, nous avons le droit d'émettre des obligations pour toutes les compagnies subsidiaires. Vous êtes d'avis que ce montant de $75,000 par mille est en plus du montant permis aux compagnies subsidiaires?—R. Non.

Q. Dans le présent cas vous feriez une exception à votre opinion générale?—R. Vous voyez, naturellement, qu'ici il vous faut lire la loi particulière, parce que la loi particulière a trait aux lignes distinctes. Par exemple, supposons que j'aie le droit de construire une voie ferrée de A à B aux termes d'une certaine charte du chemin de fer Canadian-Northern, par exemple, et que je ne fusionne pas cette compagnie. Le pouvoir d'émettre des obligations est toujours un pouvoir accordé au Canadian-Northern et autorisé par les lois relatives au chemin de fer. D'un autre côté, lorsqu'il s'agit de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, cette compagnie a le pouvoir d'émettre des obligations au montant de $75,000 par mille pour toutes les lignes de chemins de fer qu'elle dirige ou exploite. Dans ce cas il vous faut tenir compte des émissions particulières faites antérieurement par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, ou par ses prédécesseurs à titre de propriétaires, et il vous faut déduire ces émissions des $75,000 par mille.

Q. En d'autres termes, dans le présent cas, la loi qui a pris la place de l'ancienne loi a stipulé que tout ce qui pouvait être fait, à votre avis, par le système était d'émettre des obligations jusqu'à un montant ne dépassant pas $75,000 par mille, sans tenir compte de tous les autres pouvoirs contenus dans la première organisation?—R. Précisément, et dans sa loi de l'an dernier M. Fielding a posé une autre restriction.

Q. Il a tout simplement ajouté que la compagnie ne pouvait faire aucune émission d'obligations avant d'en avoir d'abord obtenu l'approbation du gouvernement. Ce n'est pas là une bien grande protection.—R. Non, pas bien grande.

Q. Puis, vous vous appuyez sur la lettre générale de la loi pour acquérir tout ce qui est nécessaire à l'entreprise de la compagnie?—R. Oui.

Q. C'est ce sur quoi vous vous appuyez?—R. Oui. J'ai ici même la lettre de la loi.

Q. Vous pouvez nous donner l'article si vous le désirez; le comité aimerait peut-être connaître ce renseignement.—R. Il s'agit des pouvoirs généraux des compagnies relevant de la loi des chemins de fer, à l'article 162, paragraphe 1 C de la loi des chemins de fer:

> " (*c*) acquérir, prendre et détenir, de toute personne, tous terrains ou autres biens nécessaires à la construction, à l'entretien et à la mise en service du chemin de fer, et aliéner et vendre ceux de ces terrains ou biens dont, pour quelque raison, la compagnie n'a plus besoin pour le service du chemin de fer,"

C'est le pouvoir général.

[M. Gérard Ruel.]



biens dont, pour quelque raison, la compagnie n'a plus besoin pour le service du chemin de fer."

Q. Vous ne pouvez acheter d'autres lignes?—R. Non.

Q. Pouvez-vous vendre les lignes que vous possédez actuellement?—R. Non, si ce n'est après en avoir obtenu le consentement du Gouverneur en conseil.

Sir Henry Drayton:

Q. Vous établissez une distinction entre "biens et chemin de fer"?—R. Certainement; c'est la distinction.

Q. Parce que le système a vendu des biens?—R. Oui, mais aucune ligne de chemin de fer. Je vais tout simplement vous lire l'article que j'ai moi-même fait insérer dans la loi de 1919:

> "De l'assentiment du Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, des traités relatifs à l'une quelconque des fins indiquées aux articles trois cent soixante et un et trois cent soixante-quatre de la loi des Chemins de fer peuvent être conclus entre la compagnie et toute compagnie, actuellement ou dans la suite comprise dans le système du *Canadian Northern*, ou entre la compagnie et la Couronne, ou la compagnie et toute autre compagnie de chemin de fer approuvée par le Gouverneur en conseil, ou entre deux ou plus de ces parties."

Cet article de la loi des Chemins de fer que je viens de citer est tiré de la vieille loi, non de celle de 1919. La présente loi a été adoptée au mois de juin 1919, de sorte que cette stipulation se trouverait aux articles 151 et 154 de la présente loi des Chemins de fer de 1919. Les traités auxquels il est fait allusion sont des traités en vue de l'acquisition, de la location ou de tout autre achat de lignes de chemin de fer, ou en vue de la fusion, et peuvent être conclus après en avoir obtenu la sanction du Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer. De sorte que si vous voulez acheter ou vendre une partie quelconque du système, ou acheter une ligne quelconque d'une autre compagnie quelconque, il vous faut vous adresser au ministre des Chemins de fer; ce dernier doit en faire la recommandation au Gouverneur en conseil, et le Gouverneur en conseil doit passer un arrêté du conseil. Il n'existe aucune restriction de ce genre pour les biens ordinaires.

Q. S'il en est ainsi, cet achat dont nous avons entendu parler, je crois, lundi, des 12 milles de chemin de fer conduisant au Bout-de-l'Ile aurait dû être approuvé par le Gouverneur en conseil d'abord?—R. J'ai fait une convention verbale dans ce cas. Je me suis tout simplement rendu là, ai conclu le traité, et leur ai dit que ce traité devait être sanctionné par le Gouverneur en conseil, mais je n'ai payé un seul dollar que lorsque j'ai eu l'arrêté du Conseil entre mes mains.

Le président:

Q. Pour résumer, vous prétendez que le chemin de fer s'en tenait absolument à ses pouvoirs légaux en faisant cet achat?—R. Cela ne fait pas de doute.

Sir Henry Drayton:

Q. Maintenant, monsieur Ruel, avez-vous jamais vu l'option?—R. Non, jamais.

Q. Aronovici ne vous a soumis aucun document?—R. Non.

Q. Savez-vous qui a donné l'option?—R. Non. Il a tout simplement déclaré, si je me rappelle bien, ou bien qu'il avait une option ou bien qu'il devait en

[M. Gérard Ruel.]

obtenir une; l'idée qu'il voulait me faire comprendre c'est que personne autre que lui ne pouvait acheter cette propriété.

Q. C'est là une idée qu'expriment souvent les personnes qui veulent faire une transaction.—R. Je l'ai prise comme une "vantardise".

Q. Il y a une autre question légale qui a soulevé un débat à la Chambre l'an dernier. Il s'agit du droit qu'avait le chemin de fer de donner une garantie à la Banque de Toronto pour l'avancement de l'argent. Avez-vous donné une opinion légale à ce sujet?—R. Non. Le chemin de fer n'a pas en réalité donné une garantie; il a tout simplement fait un dépôt.

Q. Connaissez-vous bien le dossier?—R. Non.

Q. Supposons que vous y jetiez un coup d'œil avant de faire cette déclaration, et que vous preniez aussi connaissance de la lettre du 25 mai, et dites-moi si tout cela ne signifie pas une garantie?—R. Que dit la lettre?

Q. La lettre à M. Carson, gérant de la Banque de Toronto.

L'hon. M. Graham:

Q. Pendant que le major Bell cherche ce renseignement, puis-je poser une question? N'avez-vous pas en réalité rédigé vous-même cette loi de 1919?—R. Certainement.

Q. Vous savez alors ce que cela signifiait?—R. Absolument, ou du moins je le croyais.

Sir HENRY DRAYTON: Il sait certainement ce qu'il croyait vouloir dire.

M. KYTE: Et rien ne prouve qu'il n'avait pas raison de penser ainsi.

Sir HENRY DRAYTON: Nous allons nous en assurer.

Le TÉMOIN: Voici la lettre, et il ne semble pas qu'il y soit question de garantie:

> "A propos de l'avance faite par votre banque de 38,232,161 francs français ($2,608,330) à Arnold Aronovici, en retour de quoi il vous a donné son billet à demande portant intérêt à 6 p. 100, les chemins de fer Nationaux du Canada ont déposé des fonds à un compte spécial de la succursale de Montréal de la Banque de Toronto pour le montant de $2,608,330.
>
> Cet argent ne sera pas retiré de la Banque de Toronto tant que le billet et les intérêts n'auront pas été payés. Vous êtes autorisés, en tous temps, à demander le paiement de ladite avance et des intérêts après avoir donné au trésorier général des chemins de fer Nationaux du Canada un avis de cinq jours de votre intention de ce faire, et si le principal dudit billet n'est pas remboursé, vous êtes autorisés à appliquer le dépôt au remboursement du principal non payé. Au cas où les intérêts sur le billet ne seraient pas payés, vous attirerez notre attention sur ce sujet, mais aucune partie du dépôt ne doit servir à effacer cette créance."

Q. Je voudrais tout simplement vous dire que, bien que ce soit un dépôt, il existe une restriction. Cela restreint le droit de la compagnie en ce sens qu'elle ne peut retirer aucun montant de ce dépôt?—R. Certainement. C'est tout simplement une garantie subsidiaire.

Q. Que dites-vous du droit légal de la compagnie d'agir ainsi?—R. Je ne dis pas qu'elle n'a pas le droit de ce faire. Je n'irais pas jusqu'à déclarer qu'incontestablement elle avait le pouvoir de garantir quoi que ce soit.

Q. Vous voulez que nous prenions votre déclaration telle quelle, ou voudriez-vous en limiter le sens?—R. Cette déclaration est peut-être un peu large.

Q. Elle est large au point d'en être ridicule et en y réfléchissant vous le verrez bien.—R. En cela la compagnie n'outrepasse pas ses devoirs.

M. KYTE: C'est ce que tout le monde a pensé, excepté notre ami sir Henry Drayton.

Sir HENRY DRAYTON: Le Whip en chef est ici pour vous appuyer et dire que la langue anglaise ne signifie pas ce que la langue anglaise dit.

Le TÉMOIN: Nous n'aurions pas pu débourser de l'argent pour des fins de banque.

Sir Henry Drayton:

Q. Que pensez-vous du droit de la compagnie de contracter des obligations, des obligations de capitaux, qui engagent les actionnaires, le Gouvernement, sans le consentement du Gouvernement?—R. Il n'y a rien dans la loi de la manière dont je l'ai rédigée. La loi n'impose aucune restriction à la compagnie à ce propos. A propos des droits légaux, il n'y a aucune restriction. Quant aux droits moraux, le Gouvernement devrait être consulté.

Q. Croyez-vous qu'il serait sage de modifier quelque peu cette loi?—R. Ma ligne de conduite est de toujours dire tout au Gouvernement, particulièrement tout ce qui est d'une certaine importance.

Q. Vous seriez d'avis que le gouvernement devrait consentir à tous les nouveaux placements de capitaux?—R. Il devrait au moins en avoir connaissance.

Q. Il devrait y être intéressé, ayant connaissance de la chose, veux-je dire, avant que ces placements soient faits. On devrait certainement dire au Gouvernement ce que l'on a l'intention de faire et lui fournir l'occasion de dire "Non".—R. Certainement, lorsqu'il s'agit de toutes les transactions importantes, mais lorsque vous parlez de placements de capitaux vous allez un peu trop loin, parce que la construction d'une gare est un placement de capital. Il se peut que nous décidions de démolir le bâtiment où se trouve la gare à Londres et d'en construire un autre.

Q. Je crois que vous devriez, dans l'intérêt du public voyageur, démolir la gare, et que si vous y consacriez un peu de cet argent ce serait préférable pour le peuple canadien?—R. Je serais disposé à partager cette opinion.

Le PRÉSIDENT: M. Ruel n'a à s'occuper que de la question de politique touchant toutes ces choses.

Sir HENRY DRAYTON: J'essaie tout simplement de trouver jusqu'où M. Ruel veut étendre la portée de cette question. Il veut déterminer les placements de capitaux. Nous avons une détermination touchant les gares que l'on comprend bien, je crois, mais outre les gares qu'y a-t-il encore?

Le président:

Q. Est-ce que les pouvoirs de la compagnie se trouvent restreints sur des questions autres que celles de l'acquisition des terrains ou de la vente des terrains? La compagnie se trouve-t-elle limitée d'autre manière, outre le pouvoir peut-être de conclure des arrangements touchant des questions de finances?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que cela répond d'une manière satisfaisante à la question.

M. KYTE: Cela ne satisfait pas sir Henry (Drayton).

Sir HENRY DRAYTON: Après la déclaration de M. Ruel qu'à son avis le gouvernement devrait être consulté.

Le PRÉSIDENT: Mais pas aux termes de la loi. La compagnie n'y est pas tenue. Il s'agit d'une question d'opinion.

Sir HENRY DRAYTON: C'est plus qu'une question d'opinion. Il s'agit de savoir ce qui devrait être fait. Que si l'homme à qui on avait confié l'aspect légal de cette question n'a aucune opinion, c'est très bien.

M. KYTE: Il a des opinions sur la loi, mais non sur la politique.

Le TÉMOIN: J'ai dit que le Gouvernement devrait être consulté relativement à toutes les transactions importantes, et je m'en tiens encore à cette déclaration.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Sir Henry Drayton:

Q. La compagnie ne possédait aucun actif liquide par elle-même?—R. Oui, elle en possédait.

Q. Lesquels?—R. Les droits, les taux de transport et le prix des billets que l'on encaissait chaque jour.

Q. Cela ne suffit pas à payer ses obligations?—R. Cela ne modifie pas la situation légale. Vous faites servir votre actif liquide au paiement des salaires. C'est la même chose.

Q. C'est la même chose, faire servir votre actif liquide au paiement de vos salaires de même qu'à l'acquisition de l'Hôtel Scribe?—R. Dans le dernier cas l'on aurait consulté le Gouvernement. Dans l'autre cas, il n'est pas nécessaire de le faire.

Q. Votre réponse n'était pas tout à fait juste. Ce n'est pas la même chose d'après vous.—R. Je fais tout simplement une légère modification. C'est bien l'argent de la compagnie, nonobstant le fait qu'il existe un déficit. Si nous étions un actionnaire ordinaire de la Compagnie, le comité agirait exactement comme le Bureau du C.P.R., et le Bureau du C.P.R. ne consulterait pas les actionnaires dans un cas de ce genre. Je ne crois pas que M. Robb, du C.P.R. laisserait passer quoi que ce soit qui n'aurait pas été approuvé par les actionnaires. Ses fonctions consistent justement à voir à ce que l'argent des actionnaires ne soit pas employé à d'autres fins?—R. Je ne sais pas ce que signifie "employé à d'autres fins".

Q. Prenons le déficit de la Home Bank. C'était faire passer un compte à un autre compte dans un seul but, celui de maintenir une banque dans le besoin. —R. Je n'en sais absolument rien.

Q. N'appelleriez-vous pas cela faire un mauvais usage des fonds.

Le major BELL: Je m'oppose à cette déclaration.

L'hon. M. GRAHAM: Ce point a été étudié par une autre commission.

Sir HENRY DRAYTON: Ce montant a été déposé à son crédit un certain jour et retiré presque le même jour. Ce dépôt a été déposé afin de tromper le gouvernement et le gouvernement a dû être trompé. Ce dépôt a été fait au moment opportun pour permettre le paiement du dividende et le dividende a été payé.

Le major BELL: Vous apprendrez que cet argent n'a pas été employé à payer le dividende. Les dépôts ne servent pas à payer le dividende et la Home Bank a annoncé, avant cette date, qu'elle paierait ses intérêts.

Sir HENRY DRAYTON: La réunion a eu lieu après la date où ce dépôt a été fait.

Le major BELL: L'annonce en a été publiée dans la *Gazette du Canada* avant le jour où ce dépôt a été fait.

Sir HENRY DRAYTON: Tout ce que l'on a trouvé à ce propos lors de l'enquête sur la Home Bank, si toutefois l'on a trouvé quelque chose, c'est que ces dépôts ont été employés à . . .

M. KYTE: Cela est absolument en dehors de la question.

Le PRÉSIDENT: Cela est absolument en dehors de la question.

M. KYTE: L'enquête sur la Home Bank a eu lieu devant un autre tribunal.

[M. Gérard Ruel.]

Le PRÉSIDENT: Je n'ai aucunement le désir de déclarer étranger à la question ce qui de fait s'y rattache.

Sir HENRY DRAYTON: Le whip en chef demande votre décision. Le président veut-il se prononcer?

M. KYTE: J'ai laissé entendre que cela ne se rattache pas au but de cette enquête. La preuve existe. Pourquoi recommencer cela ici?

Le PRÉSIDENT: Je ne vois aucun rapport entre cette question et l'acquisition de la propriété de Paris.

Sir HENRY DRAYTON: Le président déclare cette question hors d'ordre. Je veux savoir où j'en suis.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Vous la déclarez hors d'ordre. Très bien.

Sir Henry Drayton:

Q. Le fait de prendre ce montant de $2,608,000 du compte régulier de la banque, à la banque de Montréal, et de le prendre pour servir les fins de cette transaction, comment appelez-vous cela? N'est-ce pas faire servir le dépôt de la banque à une autre fin?—R. Il ne s'agit pas là d'une question de politique qu'il est de mon ressort de décider.

Q. Je vois. Ce n'est pas une question de politique, c'est pourquoi nous ne voulons pas en parler. Pouvez-vous me dire, tout simplement, quel déficit a accusé, à la fin du mois, le compte principal à la banque de Montréal par ce retrait de $2,608,000?—R. Les finances ne sont pas du ressort du contentieux. Je n'ai pas la moindre idée de ce qui pourrait se produire dans ce sens.

Q. Pouvez-vous me dire cela?—R. Je ne saurais le faire.

Q. Que si le résultat était ce que je le crois avoir été, comme l'ont déjà montré les réponses faites à la Chambre, d'avoir causé un découvert assez important à la banque de Montréal, votre attitude serait-elle la même?—R. Absolument la même au point de vue du pouvoir de découvrir. Je ne m'arrête qu'aux questions de droits légaux.

Q. A votre sens ceci touche à la question légale dans une certaine mesure, parce que souvent les lois sont interprétées tout comme les droits, au point de vue de l'objet de la loi. Quelle a été, à votre avis, le but de la loi de 1919? N'était-ce pas que le chemin de fer soit administré d'après les principes d'affaires, au meilleur compte possible pour le pays, les recettes étant appliquées au paiement des frais d'exploitation, des salaires et autres du même genre, plutôt que de faire en sorte que ces recettes soient employées à l'acquisition de nouvelles propriétés comportant un placement du capital?—R. Je suppose que la réponse à cette question serait la réponse qu'a fournie le parlement comme on le voit par le compte rendu où il est dit:

> "Attendu que Sa Majesté, au nom du Canada, a acquis le contrôle de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern et des différentes compagnies qui en font partie, de même que des compagnies auxiliaires comprenant le système du chemin de fer Canadian-Northern, tel qu'indiqué dans la première annexe de cette loi, et aussi qu'il est nécessaire d'assurer la constitution en corporation d'une compagnie dans laquelle les chemins de fer, les travaux et les entreprises de ces compagnies puissent être fusionnés, et, de même que les chemins de fer Nationaux du Canada, exploités à titre de système national de chemins de fer."

C'est la réponse à votre question.

Q. Vous basant sur cette réponse, êtes-vous d'avis que les chemins de fer, tenant compte de la loi, devraient être administrés de façon à ce que leurs

[M. Gérard Ruel.]

recettes courantes soient employées au paiement des obligations courantes ou que ces recettes soient employées à étendre le service du système?—R. C'est là une question de finances. Je ne crois pas que ce soit une question de loi.

Q. Elle touche au cœur même de la question?—R. C'est une question de finances. Il existe des personnes rémunérées pour faire ce genre de travail et je n'empiète pas sur leur champ d'action.

Q. Quelles seraient ces personnes?—R. Le président et le vice-président des finances.

Q. Maintenant, au point de vue légal, est-il possible de retirer de fortes sommes d'argent des banques du système dans un but nouveau sans le consentement et l'approbation des directeurs?—R. Oui.

Q. Cela est possible?—R. Oui.

Q. Nous avons appris de sir Henry Thornton que la première nouvelle, et j'espère que M. Kyte écoutera ce que je vais dire avec beaucoup de soin et me dire si je fais erreur, parce que si je fais erreur je tiens à rétablir les faits—ce que les directeurs connurent de cette affaire fut lorsque cette question a été soulevée au Parlement au mois de juin de l'année dernière. Je crois que c'est ce qu'il a dit. A votre avis, était-il nécessaire ou n'était-il pas nécessaire pour sir Henry (Thornton) de consulter le Bureau d'administration avant d'engager ce Bureau dans cette nouvelle dépense de capital?—R. La chose n'était pas nécessaire, mais elle devrait l'être.

Q. La chose n'était pas nécessaire, mais elle devrait l'être?—R. Oui.

Q. Quelle modification suggéreriez-vous de faire subir à la loi pour remédier à cette situation?—R. Je modifierais les règlements de la compagnie afin que les dépenses de, disons, plus de $100,000 soient d'abord approuvées par le Bureau d'administration, ou le comité exécutif. Le comité exécutif est composé des mêmes membres que le Bureau d'administration, mais le nombre en est plus restreint.

Q. Ne croyez-vous pas que cela devrait aussi comporter le contrôle des dépôts de l'argent du système?—R. Cette question est du ressort du vice-président des finances. J'aimerais mieux m'en tenir à sa recommandation à ce sujet. Je ne me mêle jamais des questions qui regardent une autre division lorsque je puis m'en dispenser.

Q. Alors sir Henry (Thornton) vous a dit et nous a dit qu'il connaissait des gens qui se porteraient acquéreurs de la propriété?—R. Oui, il a dit qu'il connaissait quelques personnes.

Q. Avez-vous obtenu des renseignements détaillés à ce sujet?—R. Non, ce n'était qu'une remarque faite en passant en manière de raison donnée pour le droit que nous avions de l'acheter.

Q. Rien qu'une remarque en passant?—R. Oui.

Q. Avez-vous en aucun temps rédigé des documents relatifs à son acquisition par une autre personne?—R. Sauf à l'exception de la *Prudential Trust Company,* dont le major Bell a parlé.

Q. Nous en sommes au courant.—R. C'est la seule fois.

Q. Vous n'êtes pas entré en pourparlers avec un new-yorkais ou n'avez pas fait d'autres démarches?—R. Non.

Q. Je ne vous retiendrai pas plus longtemps.

M. Kyte:

Q. Quelles sont vos relations avec le National-Canadien?—R. J'en suis le vice-président et l'avocat général.

Q. Depuis combien de temps exercez-vous ces fonctions?—R. La vice-présidence, depuis le 1er janvier 1923. Je suis avocat général depuis environ 1920. J'ai fait partie du *Canadian Northern* depuis 1903. J'étais alors adjoint et j'ai toujours rempli des postes de plus en plus élevés.

[M. Gérard Ruel.]

Q. En qualité d'avocat général pour le National-Canadien depuis le début?—R. Oui, depuis son acquisition par le gouvernement.

Q. En cette qualité, vous le notifiez sur toutes les affaires qui vous sont soumises?—R. Sur toutes les questions légales et quelquefois je donne mon opinion sur d'autres.

Le président:

Q. Vous êtes le vice-président?—R. Oui.

M. Kyte:

Q. Il y a quelques jours sir Henry Drayton a lu une lettre dans laquelle on mentionnait un fonds d'amortissement?—R. Oui.

Q. Auriez-vous la bonté d'expliquer le point soulevé par sir Henry (Drayton) à cette occasion?—R. Il y avait cette lettre d'Aronovici dont j'ai traité dans la première partie de ma déposition, et j'ai employé les mots "fonds d'amortissement" parce qu'Aronovici l'avait dictée ainsi. Il voulait parler du paiement de $25,000 en acompte, mais nous n'avons pas pris cela au sérieux, parce que la somme n'était pas importante. Je n'y ai pas prêté grande attention après que nous eûmes inséré l'article relatif à l'"option d'achat". Tout l'avantage de l'affaire reposait dans notre droit d'achat. Le reste n'importait aucunement.

Q. Aucun fonds d'amortissement n'est entré dans la transaction?—R. Non. Je n'ai pas considéré les $25,000 comme étant une somme importante.

Q. De sorte que l'absurdité que sir Henry Drayton croyait avoir découverte dans cette lettre s'est réduite à rien?—R. A rien.

Sir HENRY DRAYTON: Etes-vous une autorité à cet égard?

M. KYTE: On pourrait tirer une comparaison entre sir Henry Drayton et cela.

M. Kyte:

Q. Quel était l'avoué des chemins de fer de l'Etat à Paris, l'aviseur légal?—R. M. Archibald était cet aviseur.

Q. Quelles sont les initiales de M. Archibald?—R. S. J. Il avait été choisi par les Linklaters qui sont nos agents de Londres et ils l'ont été depuis un certain nombre d'années.

Q. Je crois que M. Archibald est un Canadien?—R. Oui.

Q. C'est le fils de l'ex-juge en chef?—R. Oui, et je crois que c'est un homme supérieur. Je désirais avoir là-bas les meilleurs conseillers légaux relativement à la conclusion de cette affaire, parce que nous ne connaissons rien du droit français au sujet de la détention immobilière. Nous ne savions pas si nous devions faire un enregistrement ou si nous devions former une compagnie privée, mais nous savions qu'un particulier pouvait exercer tous les pouvoirs, pourvu que la loi concernant les étrangers ne s'y opposât pas. Je dis à notre conseil de faire en sorte que les Linklaters engagent le conseil le plus compétent, qu'ils pourraient trouver en France, afin que celui-ci s'assurât que la propriété était libre de toutes hypothèques et de toutes charges. Cela a été fait.

Q. Tous les documents relatifs à cette transaction ont été confiés en bonne et due forme à votre avoué à Paris?—R. Oui. Les documents sont des documents notariés. Ils sont gardés à Paris, comme les documents notariés sont gardés dans la province de Québec. Des copies notariées m'ont été transmises. Je les ai à Montréal.

Q. De sorte qu'il n'y avait aucune raison pour laquelle ces documents auraient dû être entre vos mains en tant qu'il s'agissait de ce que vous avez eu à faire avec la transaction?—R. Je ne désirais pas du tout les avoir. Je me fiais à M. Archibald.

[M. Gérard Ruel.]

Sir Henry Drayton:

Q. Nous allons revenir à l'absurdité de tout à l'heure. Prenez ce document et dites-moi en votre qualité d'avocat s'il comporte quelque disposition relative au fonds d'amortissement et s'il y en a une, lisez-là.—R. C'est dans l'article intitulé "Termes de garantie" et il se lit comme suit:

> "*Termes de garantie.* Intérêt au taux qui nous est demandé par la banque en faisant les avances par année, payable tous les six mois à même le loyer tel que spécifié ci-dessous. Le principal remboursable dans vingt ans, ou dans tel temps additionnel qu'il peut être nécessaire afin de permettre au fonds d'amortissement ci-après prévu, de faire face à toute la dette."

Q. Je vous demande de lire ce qui a trait au "fonds d'amortissement auquel il est pourvu ci-après". Où se trouve-t-il?—R. Je viens de le lire.

Q. Où se trouve-t-il?—R. Le fonds d'amortissement dont il avait été fait mention—j'ai rédigé ce que je viens de lire sous la ditée d'Aronovici à mesure que nous avancions.

Q. Je sais que vous aviez des difficultés infinies. Je vous demande de me dire en votre qualité d'avocat où se trouve ce fonds d'amortissement.—R. Il n'y en a pas. C'est $25,000 par année.

Le président:

Q. C'est seulement un paiement projeté en acompte?—R. Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Votre réponse me satisfait pleinement. Il n'y a pas de fonds d'amortissement?—R. Non.

Sir HENRY DRAYTON: Mon point est tout à fait confirmé, en dépit de ce que dit le whip en chef.

M. KYTE: Si sir Henry Drayton est satisfait, je crois que je le suis.

Le PRÉSIDENT: Le témoin a déclaré qu'il n'y avait pas de fonds d'amortissement.

Sir HENRY DRAYTON: C'est ce que j'ai dit auparavant. Tel est le fait.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Sir HENRY DRAYTON: Allez un peu plus loin. Il y a une disposition relative à la confiscation des paiements pour le fonds d'amortissement, effectués à Aronovici. Je m'excuse de retarder le comité, ce que je n'aurais pas fait, si M. Kyte ne m'avait pas placé dans cette situation ridicule.

M. KYTE: Sir Henry Drayton ne devrait pas monopoliser tout le temps du comité.

Le TÉMOIN: Je cherche cet article. Je ne crois pas l'avoir trouvé.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne pense pas que cela fasse une bien grande différence à tout événement.

Le président:

Q. S'il n'y avait pas de fonds d'amortissement, il ne pourrait pas être confisqué?—R. La seule chose qui m'intéressait, c'était de voir à ce que le prix d'achat fût énoncé comme il le fallait et que la formule hypothécaire fût rédigée par des hommes de loi compétents en France. Cela n'avait aucune importance, sauf l'article relatif à l'"option d'achat".

M. Kyte:

Q. Il y a une ou deux questions ici: Jetez un coup d'œil sur la question n° 1 dans les ordres du jour de la Chambre des Communes.—R. Oui, c'est le loyer à Prince-Rupert.

[M. Gérard Ruel.]

Q. Je vais poser les questions dans l'ordre qu'elles apparaissent ici.

Le PRÉSIDENT: Ont-elles quelque rapport avec la transaction de Paris?

M. KYTE: Non, mais puisque M. Ruel est ici, j'aimerais à obtenir de lui quelques renseignements.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il fait mieux de terminer sa déposition, si on a d'autres questions à poser relatives à la transaction de Paris.

M. Mackinnon:

Q. C'est la coutume de pourvoir à ce que les avances de fonds soient payées par le vendeur dans une option de ce genre? Est-ce que le vendeur aux chemins de fer de l'Etat n'aurait pas dû indemniser les locataires qui y avaient droit?—R. Tout dépend du marché.

Q. Mais est-ce que cela ne devrait pas être compris dans le marché?—R. Cela dépendrait des termes employés par Aronovici dans son option, laquelle je n'ai jamais vue.

Q. Ce que comportait son marché ne faisait pas de différence?—R. Nous devions payer son billet ainsi que son hypothèque.

Q. Et payer les avances de fonds pourvu qu'elles fussent raisonnables?—R. La décision quant aux faux frais avait été laissée au major Bell, mais nous ne voulions pas qu'Aronovici éprouvât quelque perte relativement aux frais de transfert. Nous voulions être raisonnables.

Q. N'auriez-vous pas étudié ses conditions d'achat avant de rédiger un marché pour le C.N.R.? N'auriez-vous pas étudié ses conditions relatives à l'entrée en possession par les locataires à une certaine époque ou autrement ils auraient été mis à la porte et auraient abandonné leurs réclamations?—R. Les dommages devraient être prévus par le vendeur et portés à son compte. Si Aronovici avait été le vendeur, il n'y aurait pas eu de doute à ce sujet, mais il agissait comme notre agent, avec le droit de notre part de nous l'associer et de l'indemniser.

Q. S'il était votre agent, n'était-ce pas votre devoir de voir à ce que vous obteniez la propriété libre de toutes réclamations par les locataires?—R. La première lettre que j'ai lue une fois ou deux, c'est-à-dire, la lecture du 30 avril, spécifiait que certains paiements devaient être effectués par la compagnie, dans le but si je me rappelle bien, de couvrir précisément ces choses.

Q. La lettre renferme-t-elle quelque chose?—R. Je constate que voici la lettre que j'ai lue, le 30 avril,

"Vous devez acquérir la propriété à votre nom pour des montants ne dépassant pas:

(*a*) 30,000,000 francs pour l'immeuble et l'emplacement;

(*b*) 12 p. 100 de ce montant pour les taxes payables au gouvernement français;

(*c*) 3,600,000 francs pour l'évacuation des locataires actuels;

(*d*) 300,000 francs (évaluation) pour diverses dépenses;

Ce qui fait une évaluation totale de 37,500,000 francs."

Q. Vous y pourvoyez dans ce contrat?—R. Oui.

Q. Je désirais simplement faire ressortir ce point.—R. Oui.

Q. 3,600,000 francs?—R. Oui.

Q. Est-ce que ce montant a été dépassé?—R. Le major Bell est celui qui s'est occupé de cette affaire.

Q. Est-ce que les indemnités payées aux locataires ont dépassé ce montant?

Le major BELL: Oui.

M. Mackinnon:

Q. C'était une évaluation faite plus ou moins approximativement ce jour-là?—R. Oui.

Le major Bell:

Q. 3,700,000 francs. Le vendeur n'aurait pas droit à autre chose de plus que ce montant?—R. Il devait acquérir la propriété à notre nom et nous essayions de le limiter à cette époque, au montant qu'il aurait la permission de dépenser à l'achat de la propriété. Il s'en est écarté de 100,000 francs environ.

Le major BELL: Il s'est écarté dans une très grande mesure de ce que nous avons dû payer et nous avons refusé de le payer. Cela était compris dans les 1,735,000 francs.

M. Mackinnon:

Q. Avez-vous à portée la loi de 1919?—R. Oui.

Q. Quel est l'article 12, ou l'article 14, celui relatif au contrôle?—R. L'article 12 se rapporte au pouvoir de transporter à la compagnie les actions ou la haute main qu'a Sa Majesté dans toute compagnie de chemin de fer.

Q. La Commission aura le contrôle de l'administration des chemins de fer?—R. J'ignore quel est cet article. Vous voulez probablement parler de l'article 11.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de le lire.—R. (Lisant):

> "Le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret du Conseil, confier à la Compagnie l'administration et l'exploitation de toutes lignes de chemins de fer ou de leurs parties, et de tous biens ou ouvrages, de quelque nature que ce soit, ou intérêts dans les susdits, et de tous pouvoirs, droits ou privilèges sur, ou à l'égard de, tous chemins de fer, biens ou ouvrages, ou intérêts dans les susdits, qui peuvent, de temps à autre, être attribués à, ou être possédés, contrôlés ou occupés par Sa Majesté, ou telle ou telles parties des susdits, ou tels droits ou intérêts en les susdits, qui peuvent être désignés en tout décret du Conseil, aux termes et subordonnément aux règlements et conditions que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, décider; pareilles administration et exploitation devant se continuer suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil et être assujéties à cessation ou modification, de temps à autre, en totalité ou en partie, par le Gouverneur en conseil. Tout pareil décret du Conseil doit être déposé devant le Parlement dans les dix jours qui suivent l'ouverture de la session immédiatement suivante; ou si le Parlement est en session, à l'époque où pareil décret du Conseil est rendu, alors dans les dix jours qui suivent la date dudit décret du Conseil."

Q. Là où j'en arrive, c'est la cession du contrôle à la Commission.—R. "Confier l'administration et l'exploitation."

Q. C'est rédigé ainsi.—R. L'"administration et l'exploitation."

Q. Ce sont les deux mots?—R. Oui. C'est tout ce qui nous a été confié.

Q. C'est un point de droit que j'aimerais savoir. Sous l'"administration et l'exploitation" incluriez-vous l'achat d'un hôtel comme celui-ci?—R. Non. Cela ne se rapporte qu'à l'Intercolonial. Les officiers ne peuvent rien acquérir pour la Couronne et nous ne pouvons rien construire non plus pour la Couronne.

L'hon. M. Graham:

Q. Cela se rapporterait aux chemins de fer de l'Etat?—R. Oui.

M. Mackinnon:

Q. Quel article s'applique à l'administration des chemins de fer de l'Etat?—R. Cela est prévu par l'article 11 de la Loi des chemins de fer antérieure, sauf

[M. Gérard Ruel.]

lorsque certaines dispositions s'appliqueront à la compagnie dans ses entreprises.

Q. Lorsque vous dites avoir les mêmes pouvoirs que le Canadian-Northern et le Grand-Tronc, est-ce que ceux-ci sont dévolus à Sa Majesté ou le sont-ils aux chemins de fer de l'Etat?—R. En tant qu'il s'agit de la compagnie du chemin de fer National-Canadien, ils lui sont dévolus. Voici l'intention de la Loi: Le titre à l'Intercolonial et au Transcontinental ainsi qu'à tous les chemins de fer du gouvernement est dévolu à la Couronne. Nous ne voulons pas donner ces propriétés au National-Canadien, de sorte que nous ne lui accordons que les pouvoirs d'exploitation et d'administration. Nous avons laissé le titre où il se trouvait. Le National-Canadien est le propriétaire réel du Grand-Tronc parce qu'il a été fusionné avec lui. Toutes les propriétés du Grand-Tronc sont dévolues au National-Canadien par amalgamation. Les chemins de fer de l'Etat ne l'ont pas été.

Le président:

Q. Cela comprend l'ancien C.N.R.?—R. Non, l'ancien C.N.R. est administré par lui-même.

M. Mackinnon:

Q. D'après cette interprétation, vous ne pouvez pas acheter, disons, un hôtel pour l'Intercolonial?—R. Non, à moins d'en obtenir le pouvoir de lui.

Q. De sorte que cet ancien chemin de fer de l'Etat se trouvait sous une différente administration?—R. Il est sous notre direction en ce qui regarde l'exploitation et l'administration, parce que nous remplissons pour ainsi dire, les fonctions de gérants-généraux de ce chemin de fer. Nous ne pouvons rien acheter ou rien lui vendre ou faire un déboursé de capitaux en sa faveur. Il est contrôlé par le ministre des Chemins de fer en vertu de la Loi concernant le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Q. Mais, comme organisation du National-Canadien, vous n'avez pas ce capital à payer?—R. Non.

Q. Vous agissez simplement en qualité de fiduciaire?—R. Oui.

Q. Alors vous pouvez avoir le droit légal, par la cession de ce pouvoir du C.N.R. ou du Grand-Tronc d'acheter un hôtel ou d'acquérir une propriété, mais est-ce que cela n'est pas limité par le pouvoir en vertu duquel vous êtes seulement les fiduciaires; vous le détenez en fiducie pour le gouvernement?—R. Non. Il faut établir une distinction dans ce cas entre les chemins de fer de l'Etat et la propriété placée dans la compagnie elle-même. En ce qui se rapporte à la propriété placée dans la compagnie elle-même, le National-Canadien, ou l'ancien Grand-Tronc, ont tous les pouvoirs d'une compagnie.

Q. Par la cession qui vous en a été faite?—R. Non.

Q. Vous les obtenez par statut?—R. Oui.

Q. Tous les pouvoirs vous sont assignés?—R. Répartis.

Q. Vous les obtenez, comme organisation du National-Canadien?—R. Oui.

Q. Le National-Canadien n'en a rien payé?—R. Oh! non.

Q. Le National-Canadien n'en a rien payé?—R. La compagnie n'en a rien payé. D'après ses pouvoirs, la compagnie en a l'exploitation.

Q. Elle paie pour obtenir ces pouvoirs?—elle possède une charte?—R. Les pouvoirs lui sont accordés par le Parlement.

Q. Relativement à une affaire de ce genre, vous agissez comme si vous étiez une corporation, avec actionnaires, dont les actions auraient été payées, comme corporation ferroviaire distincte?—R. Ce que nous sommes réellement.

Q. Et vous prétendez en être une?—R. Oui, sauf en ce qui concerne le chemin de fer de l'Etat.

Q. Il existe deux administration à l'heure actuelle?—R. Oui, deux sortes d'administration; l'une est l'administration de notre compagnie. . .

[M. Gérard Ruel.]

Q. Je croyais que vous étiez simplement le fiduciaire du gouvernement et que vous ne vous engagiez dans aucune dépenses considérables sans l'autorisation gouvernementale?—R. Il n'y a pas de distinction de ce genre.

Q. Vous êtes simplement les fiduciaires, non pas les propriétaires?—R. Nous sommes une entité légale pour des fins administratives.

Q. Et la fiducie est acquise... —R. Toujours par les actionnaires, dans le cas présent, le gouvernement.

M. GAUVREAU: Tout cela est très intéressant...

Le TÉMOIN: Nous nous querellons sur des points de loi.

M. MACKINNON: Aimeriez-vous que j'abandonne?

M. GAUVREAU: Non.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la propriété de Paris?

M. GAUVREAU: Il me semble que nous devrions obtenir quelques faits.

M. MACKINNON: Je pensais que j'obtenais des faits. Ce sont des faits légaux. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici.

Le PRÉSIDENT: Nous désirons aller de l'avant...

M. MACKINNON: Je pensais que j'allais de l'avant. Je comprends la chose d'une manière tout à fait différente. Si je demandais au ministre des Chemins de fer un embranchement pour les Provinces maritimes, je vois par son interprétation, que je ne l'obtiendrais pas.

Le TÉMOIN: Il faudrait que je construise un embranchement du National-Canadien .

M. MACKINNON: Vous pourriez construire des embranchements pour le National-Canadien...

Le TÉMOIN: Oui.

M. MACKINNON: Cela ne devrait pas être. Il ne devrait y avoir aucune distinction.

Le TÉMOIN: C'est une question de détail.

M. KYTE: Rien autre chose, monsieur le président.

M. Kyte:

Q. Relativement à la vente de lots du National Canadien à Prince-Rupert. A-t-il vendu un grand nombre de lots, s'élevant à plus de 1,000, il y a un an environ, et dans l'affirmative, combien?—R. J'en ignore le nombre. Je sais qu'on a vendu un certain nombre de lots à Prince-Rupert.

Q. Est-ce que le prix était de $7.00 par lot, ou s'il était différent, quel était-il?—R. J'ignore quel était le prix, mais la situation était la suivante: L'évaluation placée sur la propriété de Prince-Rupert était très considérable. Nous en avons appelé pendant un certain nombre d'années avec l'intention de la faire diminuer, mais nous avons échoué. Nous ne considérions pas la propriété comme ayant une valeur bien plus grande — plutôt une valeur inférieure au chiffre réel des taxes payées pour elle — moins que l'évaluation qu'elle portait. Nous avons essayé de donner cette propriété à la ville, de la persuader à l'acquérir pour les taxes impayées. Elle a dit qu'elle refusait de le faire; les taxes ont été évaluées contre la compagnie, et nous n'avons eu aucun recours. Nous avons dit: " Voulez-vous accepter la propriété et la vendre à n'importe qui afin d'acquitter les taxes? " et on nous a répondu que nous devions payer les taxes. Nous avons donc payé toutes les taxes, et alors nous avons transféré la propriété à Duthie. Si la ville désire ravoir cette propriété demain, nous la lui donnerons; nous la reprendrons et la lui remettrons, mais nous ne voulons pas payer de taxes sur une propriété qui ne devrait pas être évaluée.

[M. Gérard Ruel.]

Q. Vous prétendez que la propriété ne devrait pas être évaluée du tout?—R. Non. J'ignore quel en est le montant exact, parce que je n'ai pas tenu compte des chiffres. Nous disons que la propriété ne vaut pas le montant des taxes qui s'élève à $5,000, à peu près. Nous disons à la ville que nous lui donnons la fichue propriété et elle nous répond: "Nous ne la voulons pas; nous voulons que vous payiez vos taxes". Vous voyez que nous sommes réduits à l'impuissance, mais nous répliquons: "Très bien, nous allons confier la propriété à M. Duthie jusqu'à ce que vous ayez recouvré votre bon sens".

Q. Est-ce que les taxes ont été payées?—R. Oui, j'ai été obligé de payer en entier tous les arrérages de taxes. Ce montant ne représente que les taxes de l'année. Si la ville désire avoir la propriété nous allons la lui remettre, mais nous ne voulons pas payer de taxes sur une valeur inexistante.

Q. Est-ce que M. Duthie détient le titre à ces lots en location?—R. Oui, comme notre agent. Nous pouvons le reprendre quand nous le voudrons.

L'hon. M. Graham:

Q. Croyez-vous que la compagnie — je parle de la compagnie ferroviaire — est à prendre actuellement des mesures afin d'avoir une conférence entre elle-même et les trésoriers provinciaux de tout le Canada, où ses voies sont construites, afin d'essayer d'adopter quelque base pour la propriété de la compagnie? —R. Oui.

Q. En ne comprenant pas naturellement le chemin de fer de l'Etat? En est-il ainsi?—R. Tel est le projet.

Q. Vous espérez en arriver à une solution claire?—R. Oui. Chaque province nous impose actuellement des taxes d'après sa propre échelle, dans quelques-unes l'assiette des impôts est élevée, dans d'autres elle est basse. Les municipalités nous taxent aussi individuellement dans le plus grand nombre des provinces, bien que dans le Manitoba, elles s'en abstiennent. Ce que je désire, c'est de convoquer une conférence entre les représentants du gouvernement, les nôtres et tous les trésoriers provinciaux, dans le but d'ajuster toutes les taxes sur une base raisonnable, parce que ma théorie est qu'il est de notre devoir d'être juste. Mais nous n'avons pas le droit d'être prodigues des fonds du gouvernement, et nous ne pensons pas que notre province devrait nous taxer plus qu'aucune autre province. Quant au cas de Prince-Rupert, nous aimerions à le discuter avec le trésorier provincial de la Colombie-Britannique et à lui demander s'il consentirait à se charger des taxes dans les municipalités. Dans l'affirmative, cela réglera la question dans ce cas-ci. Nous aimerions à ce que toutes les provinces envoient leurs représentants afin de discuter la question de leur consentement à se charger de leurs taxes, ou si nous devons continuer à les payer. Nous aimerions à les payer en une somme globale d'après la même base dans chaque province. C'est ce que nous voulons faire.

Sir Henry Drayton:

Q. Cela s'applique à l'entreprise ferroviaire comme telle?—R. Oui.

Q. Cela ne s'applique pas aux lots vacants en vente?—R. Cela s'applique à toutes les propriétés ferroviaires.

Q. Il y a une grande différence entre la propriété ferroviaire employée comme telle, et les lots détenus pour des fins de spéculation — les greffiers dans les diverses municipalités ne les mettent pas sur le même pied.—R. C'est très exact. Nous aimerions à adopter un projet touchant les deux genres de propriétés.

Q. Je ne vois pas de raison pour laquelle le gouvernement détiendrait des terres pour des fins de construction sur une base différente de celle d'un particulier.—R. Nous ne voulons pas qu'elles soient sur une base différente; nous désirons qu'il adopte une conclusion raisonnable.

Q. Je crois que vous avez réellement besoin qu'elles soient sur une base différente. Il y a deux choses: l'une est la propriété du chemin de fer, qui est employée pour les fins de l'entreprise.—R. Oui.

Q. Je prends pour acquis que ce nommé Duthie est votre agent?—R. Oui.

Q. C'est l'un de vos employés?—R. Oui.

Q. Et cela ne fait réellement pas de différence, la propriété étant à votre nom?—R. Oui.

Q. S'il est votre agent, vous êtes encore responsable du paiement des taxes?—R. Oui; la propriété peut être vendue en tout temps.

Q. On peut vous demander le paiement des taxes?—R. On peut le demander à Duthie, la propriété n'est pas à notre nom.

Q. Duthie est votre agent?—R. Oui, selon la loi.

Q. Il n'est qu'un homme de paille dans cette affaire?—R. Pratiquement; il tâche de remettre à plus tard le paiement des taxes jusqu'à ce que nous puissions discuter le sujet. Nous ajusterons cela.

L'hon. M. Graham:

Q. Je suppose que d'après la loi, monsieur Ruel, si la ville le voulait elle pourrait transférer cette propriété à la Couronne?—R. Oui.

L'hon. M. GRAHAM: J'y serais opposé.

Sir HENRY DRAYTON: Je croyais que nous devions ajourner de bonne heure.

L'hon. M. GRAHAM: Je désire poser une autre question...

Sir HENRY DRAYTON: Il y avait une entente que nous devions ajourner à temps pour le caucus conservateur. Si les caucus ne sont pas importants — on nous avertit sans faute qu'il y avait un caucus conservateur à onze heures et demie. Si l'on ne doit pas tenir compte des caucus...

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, je suis très surpris de vous entendre faire cette observation. Je n'avais certainement pas le désir d'ignorer votre caucus. Vous faisiez votre interrogatoire dans le même moment. . .

Sir HENRY DRAYTON: Je ne voulais pas retarder le comité à moins que le comité ne désirât être retardé.

Le PRÉSIDENT: Je serais très peiné que sir Henry crût que c'était intentionnel de ma part.

M. KYTE: Je puis dire en toute franchise que j'ignorais qu'il devait y avoir un caucus conservateur aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry m'en a parlé hier, mais alors qu'il poursuivait son interrogatoire. . .

L'hon. M. GRAHAM: Ç'aurait été une honte de le déranger.

Sir HENRY DRAYTON: Très bien, tant que la même règle s'appliquera partout.

Le PRÉSIDENT: C'était entièrement par inadvertance, je puis vous l'assurer. Est-ce que nous allons ajourner maintenant?

Sir HENRY DRAYTON: Il y a un moyen par lequel nous pouvons sensiblement hâter les délibérations. Si les comptes que j'ai demandés hier, et l'état mensuel pouvaient m'être donnés cet après-midi, je pourrais poser bien moins de questions en comité.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que nous pouvons les obtenir?

Le major BELL: Est-ce que vous désirez les voir cet après-midi? Si vous le désirez, vous pourriez examiner ces comptes avec M. Henry cet après-midi, sir Henry Drayton.

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Je puis peut-être épargner une demi-journée.

L'hon. M. GRAHAM: Avez-vous fini d'interroger M. Ruel?

On renvoie le témoin.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DE COMITÉ 429,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, le 25 juin 1924.

Le comité spéciel permanent choisi sur les chemins de fer Nationaux et la Marine marchande se réunit à dix heures et demie du matin, M. W. D. Euler, le président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous avoir la bonté de faire silence; nous avons un quorum. Nous avions projeté de continuer l'examen des comptes, mais j'apprends que nous avons quelqu'un ici ce matin qui est prêt à nous donner d'autres renseignements relativement à la propriété de Paris. Je ne veux pas poursuivre dans l'absence de sir Henry Drayton. Quel est le désir du comité? Voulez-vous, messieurs, que nous continuions l'interrogatoire du témoin ou continuer l'examen des comptes?

M. STEWART: Pourrions-nous étudier quelques comptes de plus et puis revenir à l'affaire Scribe?

Le PRÉSIDENT: Alors nous allons poursuivre l'examen des comptes. M. Rosevear est ici. Je ne sais pas exactement quelle procédure vous désirez suivre à ce sujet. Nous avions discuté presque en entier le résumé à la page 5. Après cela vient le rapport sous diverses rubriques. Voulez-vous en continuer l'examen ou en venir tout de suite aux chiffres? Nous avons à la page 6 quelques renseignements à propos des recettes brutes, des frais d'exploitation et ainsi de suite.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que ce ne sont pas réellement les détails de ce qui apparaît à la page 5?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je suppose que c'est sous forme de commentaires de ce qui apparaît aux pages suivantes.

M. STEWART: Nous étions à la page 19 lorsque nous avons ajourné il y a quelques jours—les détails relatifs au maintien des voies et des constructions.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous poursuivre ce rapport systématiquement à partir du commencement? Désirez-vous faire l'examen du bilan, de l'actif et du passif? Ils sont aux pages 14 et 15. Alors nous pourrions étudier l'état des profits et pertes, tel qu'il apparaît dans le rapport complet. Je pense que nous devrions commencer par le commencement et avoir une espèce de continuité.

L'hon. M. GRAHAM: Il est certain que nous désirons terminer cette semaine. Lorsque je suis parti hier vous étiez à discuter la question de l'entretien des voies et des constructions, afin d'obtenir quelques renseignements à leur sujet. Ils ont été mis en doute à la Chambre. L'exactitude—peut-être que je n'emploie pas le terme convenable—non pas l'exactitude des chiffres, mais le fait apparent qu'il a été dépensé moins pour l'entretien des voies et du matériel que l'année d'avant, et on était en train d'en donner les motifs lorsque je suis parti.

M. KYTE: Je pense que sir Henry Thornton a épuisé passablement le sujet. Sir Henry Drayton a demandé l'état mensuel des recettes et des déboursés, disant que s'il l'obtenait cela raccourcirait nos délibérations.

Le PRÉSIDENT: La discussion a surgi précisément ainsi si je me rappelle. Nous étions à examiner à la page 5 le résumé des dépenses, et le premier item était celui relatif au maintien des voies et des constructions. Nous l'avons discuté généralement et puis nous sommes passés aux détails à la page 19. Si vous voulez en finir avec eux, très bien, et alors nous pourrons revenir aux autres, le maintien du matériel et le discuter en détails. Et puis de là au "trafic" et au "transport" tel qu'il apparaît dans les archives.

Le major BELL: Sir Henry Drayton a examiné tous ces états mensuels hier après-midi avec M. Henry.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous satisfait de ce que nous avons appris sur l'entretien de la voie et des constructions?

M. STEWART: J'ai été très satisfait de la déclaration faite par sir Henry Thornton au sujet des résultats que l'on pourrait obtenir de ces déboursés plus faibles, pour le maintien des emplacements de voies, mais il y a d'autres item à la page 19, tombant sous la rubrique générale "Entretien des voies et des constructions", qui, à mon sens, devraient être expliqués plus longuement. Je pourrais dire que je voulais simplement savoir si le déboursé d'une somme plus faible pendant le cours de l'année dernière ne pourrait pas se faire sentir sur les années à suivre, peut-être sur l'année lui succédant immédiatement et sur les autres. Ces dépenses seraient nécessairement augmentées par les dépenses moins considérables dans n'importe quelle année. Il pourrait en résulter une épargne pendant un an, mais le déficit serait plus considérable dans les années suivantes.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire qu'il s'ensuivrait des déboursés plus considérables l'année suivante, si les dépenses d'entretien n'étaient pas suffisantes pendant une certaine année?

Le major BELL: Sir Henry Thornton y a répondu au long.

M. STEWART: J'ai été satisfait en ce qui concerne les item que nous avons analysés, les traverses, les rails, le ballastage, et les constructions élevées, mais il y a un grand nombre d'autres item à considérer ici, et la majorité d'entre eux accuse une diminution.

Le major BELL: En avez-vous un à l'idée en particulier?

M. STEWART: J'en avais plusieurs à l'idée. Je ne les ai pas marqués ici, de sorte que je vais être obligé de les rechercher de nouveau. Les "tunnels et passages souterrains" sont le premier

Le major BELL: M. Brown, l'ingénieur en chef de l'entretien est à votre droite, et il lui fera plaisir de répondre à toutes les questions que vous lui poserez relatives à ce sujet.

M. STEWART: Je remarque que le crédit pour les tunnels et les passages souterrains est d'environ 30 p. 100 ou un peu plus, supérieur au crédit de l'année dernière.

M. HENRY: C'est un montant plus faible.

M. STEWART: Pour ma gouverne, pouvez-vous me dire ceci; est-ce que ce montant varie d'une année à l'autre dans une proportion comparable à celle-ci?

M. BROWN: Ce déboursé est faible pour les tunnels et les passages souterrains, et il varie d'une année à l'autre, mais il représente un état de choses très général.

M. STEWART: Je disais que cette réponse est satisfaisante.

Le PRÉSIDENT: Je remarque une diminution très grande, une réduction d'à peu près 50 p. 100 dans l'item relatif à l'entretien des voies dans les cours et autres facilités.

M. HENRY: C'est en raison du fait que l'année précédente c'étaient des frais imposés par une compagnie à l'autre, qui ont été éliminés cette année.

M. STEWART: Un autre item. Les élévateurs à grain. La différence n'est pas grande, mais le déboursé est bien moins considérable.

M. BROWN: On peut expliquer la chose en disant qu'un certain nombre de ces élévateurs qui appartenaient à la compagnie ont été loués par des compagnies particulières, tels que certains élévateurs considérables à Fort-William, et elles ont entrepris d'imputer ces frais d'après le bail.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que cela s'appliquerait aux élévateurs dans le port de Montréal?

M. BROWN: Nous n'avons rien à faire avec cela. Ils ont été vendus aux commissaires du port.

M. STEWART: C'est-à-dire, qu'il y a un plus petit nombre d'élévateurs sous le contrôle de l'administration du chemin de fer?

M. BROWN: Oui.

M. STEWART: Item 247; "Télégraphes et téléphones". Le déboursé est de $100,000 moins considérable.

M. HENRY: Ça été une augmentation générale.

M. STEWART: Item 272; "Enlèvement de la neige, de la glace et du sable". C'est une augmentation considérable. C'est un état de choses saisonnier.

M. BROWN: C'est un état de choses exceptionnel qui s'est présenté dans la région de l'Atlantique l'année dernière.

M. HENRY: Nous pouvons les étudier un par un si vous le désirez.

M. KYTE: Article 274; "Blessures sur la personne". Quelle responsabilité cela indique-t-il? Qui peut répondre à cela? Est-ce que ce sont des actions qu'on a intentées ou des gratifications qu'on a données?

Le major BELL: M. Henry va vous donner tous ces renseignements.

M. HENRY: C'est l'article 274?

M. BROWN: (A M. Henry). Je crois que vous avez un mémoire à ce sujet.

M. HENRY: Il se présente une augmentation de $85,000 pour la région occidentale, des paiements plus élevés ayant été faits par l'entremise de la Commission des Indemnités du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, des paiements à onze fonctionnaires se sont élevés à $45,000 et il a été payé $12,000 pour couvrir les frais administratifs des Commissions des Accidents du travail du Manitoba, et de la Colombie-Britannique pour 1921 et 1922.

M. KYTE: Cela fait $316,000. Cette somme représente ce que vous avez contribué aux Commissions des Accidents du travail des diverses provinces?

M. HENRY: Oui.

M. GAUVREAU: Puis l'article 235 "Usine et hangars à locomotives". Il y a augmentation. Est-ce que cela signifie de nouvelles usines ou de nouvelles machines?

M. HENRY: Non. C'est pour l'entretien. C'est la proportion imputants à l'entretien, mais les déboursés relatifs aux usines et aux rotondes arrivent périodiquement. Ce sont des constructions qui entraînent des déboursés à dates fixes, et au cours de cette année, je crois qu'ils ont été plus élevés que l'année précédente. Je puis vous donner la liste détaillée des endroits où ces augmentations se sont produites si vous la désirez. On constate une augmentation dans le cas des lignes du *Grand Trunk Western*, causée par de fortes réparations aux usines et aux hangars, particulièrement à Battle-Creek, Durand, Saginaw, Jackson, Port-Huron, Milwaukee et Grand-Haven. Il n'y en a pas eu dans le cas de la région centrale.

M. GAUVREAU: C'est ce que je voulais savoir.

Le PRÉSIDENT: Il y a une forte augmentation sous "Assurances".

M. HENRY: Ceci peut être attribué en très grande partie au fait qu'en vertu de l'ancien système la propriété n'était pas assurée—la propriété périssable des chemins de fer de l'Etat. Cette année les assurances ont été comprises de la manière ordinaire.

L'hon. M. GRAHAM: Mais elles sont réellement versées dans notre fonds d'assurances?

Le major BELL: Peut-être ferions-nous mieux d'expliquer que les assurances-incendie et marine, sont au compte du chemin de fer lui-même; chaque mois

une certaine somme est retranchée et placée dans un fonds en espèces, et contre ce fonds nous imputons toutes nos pertes du chef d'incendies, et en comparant 1923 avec 1922, alors que nous avions une plus forte proportion de nos assurances confiées à des compagnies étrangères, nous avons réalisé une épargne de plus de $1,000,000, mais cela ne paraît pas dans le surplus. On le trouve dans le surplus du fonds-incendie.

M. HENRY: C'est exact.

M. STEWART: Quel arrangement a-t-on conclu entre le gouvernement et la commission du National-Canadien, concernant les pertes causées par les incendies sur les chemins de fer appartenant au gouvernement, exploités par le National-Canadien?

Le major BELL: Nous avons imputé la prime, et nous l'avons déposée au fonds du chemin de fer de l'Etat, précisément comme dans le cas du National. Toute perte est payée à même le fonds-incendie, et l'excédent s'il en est, est crédité au chemin de fer de l'Etat dans le fonds. Il est divisé entre la compagnie...

Le PRÉSIDENT: Il ne s'opère pas de réel transfert de fonds?

Le major BELL: Non, il faut que nous ayons du comptant, parce que si nous ne faisions pas cela, cet argent cesserait d'être disponible et nous serions obligés de nous adresser au Parlement afin d'avoir un crédit. Afin que le fonds d'assurances soit administré convenablement, nous le donnons pratiquement au gouvernement, parce que nous le plaçons dans des obligations du gouvernement, et il y a un petit comité de la Commission qui de temps en temps pointe tous les placements de la division des Finances.

Le PRÉSIDENT: Quel excédent ce fonds accuse-t-il?

Le major BELL: D'une manière approximative, entre $3,000,000 et $4,000,000.

M. MILNE: Est-ce que les assurances pour la marine marchande se font de la même manière?

Le major BELL: De la même manière. Il y a quelques polices qui ne sont pas encore résiliées, mais qui le seront dans quelques mois. Avant la fin de 1924, elles seront toutes portées à notre compte.

M. STEWART: En ce qui concerne la marine marchande; depuis combien de temps cela est-il en vigueur?

Le major BELL: Cela est entré en vigueur en même temps que la nouvelle Commission. Lorsque sir Henry Thornton s'est présenté pour la première fois, la chose a été étudiée et décidée, je crois, à l'assemblée de la commission tenue en février 1923. Dans l'intervalle, nous avons renouvelé nos assurances qui expiraient le 31 décembre 1922, mois par mois, jusqu'à ce que la Commission eût déterminé la ligne de conduite, et elle résolut de prendre à son compte ses assurances.

M. STEWART: Est-ce que ce $1,000,000 dont vous parlez faisait partie des assurances générales que vous aviez sur la Marine...

Le major BELL: Il faisait partie des deux. On le trouve au rapport annuel.

M. STEWART: Est-ce que les assurances de la marine marchande accusent un égal profit pour le chemin de fer, sur les dépenses que dans le cas où les assurances auraient été confiées à des compagnies privées?

M. KYTE: Monsieur le président, si vous voulez bien me le permettre, je suggérerais...

M. HARRIS: Avant que M. Kyte ne parle, je pourrais dire que je fais partie du comité des Banques et du Commerce, et comme chacun le sait, les affaires dont s'occupe aujourd'hui ce comité sont extrêmement importantes, surtout pour

quelques-uns d'entre nous qui ont deux succursales de la Home Bank dans leurs circonscriptions. Ce comité entend actuellement une plaidoirie, et en tant que j'en suis membre, je m'aperçois que je vais être obligé de m'absenter du comité ce matin.

L'hon. M. GRAHAM: Voici la difficulté qui nous confronte. L'autre jour, si ma mémoire m'est fidèle, on a demandé à sir Henry Thornton de donner le nom d'un monsieur qui lui avait donné des conseils au sujet de l'immeuble de Paris. Il n'a pas voulu dire qui il était. L'un de ces messieurs est maintenant ici et il est prêt à donner sa déposition.

M. HARRIS: Etait-il entendu qu'il devait être ici ce matin?

Le PRÉSIDENT: Non, nous ne le savions pas hier.

M. HARRIS: Je pense que le comité appréciera la situation dans laquelle je me trouve.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ce monsieur pourrait être ici plus tard, ou si cela lui serait difficile?

M. KYTE (A M. Pratt): Est-ce que vous demeurez à Ottawa.

M. PRATT: Toute la journée.

Le PRÉSIDENT: Et demain?

M. PRATT: Je n'en suis pas certain.

L'hon. M. GRAHAM: Si cela ne vous fait rien d'attendre, nous allons passer à autre chose, et peut-être sir Henry Drayton viendra-t-il. Je ne veux pas qu'il croie que nous fassions quoi que ce soit hors de sa connaissance.

M. KYTE: M. Pratt aimerait savoir vers quelle heure il conviendrait au comité d'entendre sa déclaration. Je me demande si nous pourrions atteindre si Henry Drayton pour midi.

L'hon. M. GRAHAM: Supposons que nous adoptions midi et demie, et ainsi sir Henry Drayton aura beaucoup de temps à sa disposition.

Le major BELL: M. Pratt, afin que cela soit consigné au procès-verbal puis-je vous demander si vous êtes un Canadien habitant actuellement Paris?

M. PRATT: Oui.

Le major BELL: Votre siège social se trouve à Paris?

M. PRATT: Oui.

M. KYTE: Je vous remercie. Venez à midi et demie.

M. PRATT: De l'heure avancée?

L'hon. M. GRAHAM: Je l'appelle l'" heure stupide ", M. Pratt.

Le PRÉSIDENT: Voici sir Henry Drayton.

Sir HENRY DRAYTON: Je cherchais la salle du comité.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais à dire pour la gouverne de sir Henry Drayton que nous avons ce matin, présent, un monsieur dont sir Henry Thornton a mentionné le nom il y a quelques jours, relativement à l'achat de la propriété de Paris, et j'aimerais à l'interroger. Est-ce que quelqu'un veut bien proposer de le faire venir?

M. KYTE: Je propose que M. Pratt soit appelé et interrogé.

M. MILNE: J'appuie la proposition.

La proposition est agréée.

M. LOUIS PRATT est appelé et interrogé.

M. Kyte:

Q. Monsieur Pratt, où demeurez-vous?—R. A Paris.

Q. Etes-vous Canadien?—R. Je le suis.

Q. De quelle partie du Canada?—R. Je suis né dans le comté de Missisquoi, dans les Cantons de l'est.

Q. Dans la province de Québec?—R. Oui.

Q. Quelles sont vos affaires?—R. Le courtage et la commission.

Q. Où se trouve votre bureau à Paris?—R. Mes bureaux sont situés au numéro 4, rue Edouard VII.

Q. Est-ce que c'est dans le voisinage de l'hôtel Scribe?—R. Immédiatement à côté et en arrière.

Q. Connaissez-vous l'immeuble de l'hôtel Scribe?—R. Très bien.

Q. Pourriez-vous dire brièvement quels sont les immeubles importants avoisinant les emplacements du voisinage?—R. De l'hôtel Scribe?

Q. Oui?—R. En face se trouve le Grand Hôtel.

Q. Quelle espèce d'édifice est le Grand Hôtel?—R. C'est le principal hôtel de Paris. C'est un très grand hôtel, c'est le plus grand à Paris, et je crois que les voyageurs qui y viennent de toutes les parties du monde sont en nombre très considérable. Il est toujours rempli, et on dit que presque tous les étrangers qui viennent à Paris y passent ou y arrêtent.

Q. A cet hôtel?—R. Oui.

Q. Quelles sont les autres institutions importantes dans ce voisinage?—R. Immédiatement en arrière se trouve la rue Edouard VII, nommée d'après le roi Edouard. Elle a été terminée en 1914 et elle est maintenant occupée par une importante entreprise bancaire.

Q. Comment s'appelle-t-elle?—R. La Société Générale, c'est la troisième des plus importantes banques de Paris.

Q. Pendant combien de temps avez-vous occupé les locaux dans le voisinage de l'hôtel Scribe?—R. Depuis 1919. Je les ai loués en mars 1919.

Q. Voulez-vous avoir la bonté d'apprendre au comité ce que vous savez des augmentations qui se sont produites dans les loyers depuis lors, dans la ville de Paris?—R. A cet endroit en particulier, dans cette partie de Paris, le long de la rue Scribe, du boulevard des Capucines, de la Place de l'Opéra — ils ont augmenté très rapidement. Je vais vous citer mon cas, par exemple. J'ai loué mes bureaux en 1919 de la *British Tank Commission*. Ils avaient été occupés par cette commission durant la guerre. Je paie un loyer de 25,000 francs par année et j'ai dix petites pièces. Depuis lors les loyers ont augmenté avec beaucoup de rapidité jusqu'à ce que l'année dernière la Société Générale a acheté toute la rue Edouard VII, où elle possède des immeubles des deux côtés de la rue. C'est une petite rue. Elle part du boulevard des Capucines, et la Société a essayé d'acheter nos baux. On m'a offert il y a environ deux mois et demi de céder mon bail, qui a encore quatre ans à courir, pour 100,000 francs, et un peu plus tard pour 150,000, ce que j'ai refusé. Je suis maintenant en mesure de céder mes locaux pour 50,000 francs par année.

Q. Ce que vous avez loué en 1919 pour 25,000 francs, vous pouvez en obtenir à l'heure actuelle 50,000?—R. Oui, quand j'en aurai envie.

Q. Où se trouve votre local par rapport à l'hôtel Scribe?—R. L'arrière des deux immeubles se rencontre; l'arrière de l'hôtel Scribe et l'arrière de notre édifice se rencontrent.

Q. Votre immeuble donne sur la rue Edouard VII?—R. Notre immeuble donne sur l'ouest et l'hôtel Scribe donne sur l'est.

Q. Veuillez indiquer sur quelles rues se trouve leur façade.—R. L'hôtel Scribe se trouve sur la rue Scribe en face du Grand Hôtel, et notre immeuble est sur la rue Edouard VII, l'arrière donnant sur l'hôtel Scribe et donnant sur l'ouest.

Q. Connaissez-vous quelque chose de la valeur des propriétés, des propriétés commerciales, dans la ville de Paris?—R. Oui, d'une manière. J'ai appris bien des choses depuis que j'y habite.

[M. Louis Pratt.]

Q. Et d'après la connaissance que vous avez de la ville de Paris et de l'emplacement du quartier commercial, que diriez-vous au sujet de l'emplacement de l'hôtel Scribe?—R. Eh! bien, ce serait très difficile de dire avec exactitude...

Q. Non, je parle de son emplacement pour des fins commerciales?—R. J'estime que l'hôtel Scribe est la plus belle propriété dans un rayon d'un quart de mille du centre de Paris, parce qu'il se trouve dans le centre, voisin de l'Opéra. La propriété qui l'avoisine est considérée comme étant la plus haut cotée à Paris.

Q. Quelles sont les entreprises commerciales dans le voisinage? Vous avez mentionné le Grand Hôtel et la Société Générale?—R. La Lloyds Bank vient de faire l'achat d'un immeuble de valeur de l'autre côté de la rue, sur le boulevard des Capucines.

Q. Y a-t-il des bureaux de compagnies de navigation et de chemins de fer dans ce voisinage?—R. Oui; ils s'établissent tous aux environs de l'hôtel Scribe. La compagnie principale, la Cunard vient de s'y établir, ainsi que la *White Star*, la *Red Star*, et le Pacifique-Canadien. De l'autre côté de la rue se trouve la compagnie Générale Transatlantique.

Q. De sorte que toutes les compagnies de navigation sont concentrées au centre?—R. Tous les immeubles vacants durant la guerre ont été occupés par les compagnies maritimes et ferroviaires.

Q. Que diriez-vous monsieur Pratt de la valeur de l'hôtel Scribe? Que diriez-vous de l'augmentation qui s'est produite dans cette propriété depuis 1919 ou 1920 jusqu'à aujourd'hui?—R. Depuis 1919 jusqu'à présent, j'estime que les propriétés avoisinantes ont augmenté d'au moins 75 à 80 p. 100.

Q. Et que diriez-vous de la valeur de plus en plus grande dans un avenir rapproché?—R. Je crois qu'il va se produire une augmentation continue pendant les cinq prochaines années, pour le motif que dans le voisinage immédiat il n'y a plus de propriétés disponibles, et celui qui veut en devenir l'acquéreur est forcé de payer des prix exorbitants. Il n'y a plus de bonnes propriétés disponibles à l'heure actuelle dans cet endroit. L'immeuble de l'hôtel Scribe a été l'une des anciennes propriétés qui a été vendue, et il n'y en a plus que je connaisse en vente à l'heure actuelle. Et il s'ensuit à mon sens que les valeurs au cours des quatre ou cinq prochaines années seront très considérables, c'est-à-dire, l'augmentation dans les valeurs.

Q. Savez-vous combien on a payé l'hôtel Scribe?—R. Je l'ignorais jusqu'à aujourd'hui.

Q. $2,700,000.—R. C'est ce que l'on m'a dit.

Q. D'après vous est-ce que ce prix est raisonnable?—R. C'est l'opinion générale parmi les hommes d'affaires qui sont au courant des prix. L'on croyait que le prix était de $3,000,000. La rumeur avait couru qu'on l'avait payé $3.000,000, et l'on a cru que c'était un prix très raisonnable.

Q. Connaissez-vous sir Henry Thornton?—R. Oui.

Q. Depuis combien de temps le connaissez-vous?—R. Depuis environ un an; depuis un peu plus—c'est-à-dire, personnellement.

Q. Vous rappelez-vous avoir fait sa connaissance à Ottawa il y a un peu plus d'un an?—R. Oui.

Q. A quelle époque était-ce précisément?—R. C'était entre le 1er et le 20 avril. Je ne me rappelle pas la date exacte, mais je sais que c'était à Ottawa vers cette date.

Q. A-t-il eu un entretien avec vous touchant cette propriété?—R. Effectivement.

Q. Lui avez-vous exprimé votre opinion au sujet de la valeur?—R. Oui.

Q. Et lui avez-vous exprimé votre opinion dans le sens de celle dont vous avez fait part au comité aujourd'hui?—R. Oui. Relativement aux valeurs, je pourrais dire que ce sujet a été très peu discuté. On m'a informé qu'on était entré en négociations afin de s'assurer la propriété, et j'ai répondu que s'il en

[M. Louis Pratt.]

était ainsi, on devait agir avec célérité parce que je connaissais deux autres entreprises désireuses de l'obtenir.

M. KYTE: C'est tout.

Sir Henry Drayton:

Q. Monsieur Pratt, est-ce que vous êtes dans le commerce immobilier?—R. Non, monsieur.

Q. Quels étaient les véritables propriétaires de l'hôtel Scribe?—R. Je ne puis vous le dire. C'était une compagnie constituée par actions. De fait, il y avait quelques compagnies d'assurances qui y étaient intéressées.

Q. Quelques compagnies d'assurances?—R. A cette époque, oui; j'ignore lesquelles.

Q. Connaissez-vous Aronovici?—R. Très peu.

Q. Connaissez-vous quoi que ce soit concernant l'option détenue par Aronovici?—R. Non, j'ignorais qu'il en détenait une.

Q. De sorte que vous n'en connaissiez rien?—R. Non, monsieur.

Q. D'après vous, est-ce que ce voisinage est tel que vous l'avez décrit, c'est-à-dire choisi?—R. Oui.

Q. Cette propriété dans ce voisinage choisi—vous dites qu'elle a été achetée? —R. Elle a été achetée dans le courant de l'année dernière par la Société Générale.

Q. Quelles sont les dimensions de la propriété?—R. Celle de la rue Edouard VII?

Q. Oui, la propriété achetée dans le courant de l'année?—R. Je ne puis vous le dire exactement, sir Henry. D'après le souvenir que j'en ai, elles sont à peu près de deux fois aussi considérables que celle de l'hôtel Scribe.

Q. Et quel prix en a-t-on payé?—R. Je ne puis vous le dire. Je n'ai entendu que des rumeurs.

Q. Savez-vous personnellement les prix payés pour n'importe quelle propriété dans ce voisinage?—R. Ce sont les deux seules propriétés au sujet desquelles je connaisse quelque chose.

Q. C'est-à-dire, l'hôtel Scribe et cette autre?—R. Oui, ces deux grosses transactions sont pratiquement les seules, sauf celle relative à la Lloyds Bank de l'autre côté du boulevard, qui a changé de mains au cours des quelques dernières années.

Q. Pouvez-vous nous apprendre quelque chose à son sujet?—R. Non, cela m'est impossible.

Q. Alors, si je vous comprends bien, vous ne pouvez nous apprendre aucuns détails relativement à n'importe quelle transaction dans ce voisinage?—R. Non. J'aurais pu les connaître si j'avais su que je devais comparaître ici, mais je ne faisais que passer au cours d'un voyage, et l'on m'a demandé de m'arrêter. Je pourrais vous donner un grand nombre de renseignements si j'étais chez moi.

Q. Vous nous avez parlé aussi des compagnies de navigation. Est-ce que le Pacifique-Canadien fait de grosses affaires à Paris?—R. Oui, je le présume. Son local n'a jamais été très grand; son bureau actuel est supérieur à l'ancien. Jusqu'à un an, son bureau était exigu, mais je pense qu'il fait beaucoup d'affaires.

Q. Quel rang donneriez-vous aux services océaniques du C.P.R.?—R. Je vous demande pardon.

Q. Quel rang donneriez-vous aux services océaniques du C.P.R., Je parle de ses activités à Paris? Quelle compagnie estimeriez-vous la plus importante en cette ville?—R. La Cunard.

Q. Quel serait le rang occupé par le C.P.R. après la Cunard?—R. Je n'aimerais pas à vous donner des informations très précises à ce sujet sir Henry, parce que je ne suis pas au courant, mais au meilleur de ma connaissance voici quelle

[M. Louis Pratt.]

serait la position qu'occuperaient diverses compagnies. D'abord la Cunard, la Compagnie Générale Transatlantique, la White Star et puis peut-être le C.P.R. Ces informations sont données de mémoire; je ne le sais pas d'une manière précise.

Q. Quelles étaient les dimensions du bureau occupé par le C.P.R. dans ce quartier de choix?—R. Par le C.P.R.

Q. Oui?—R. Comme je viens de vous le dire son bureau était très petit à venir jusqu'à l'année dernière. Il occupe un local appartenant à une compagnie anglaise dont le nom m'échappe présentement. Il est contigu au bureau de la White Star. Son bureau est tout à fait convenable.

Q. C'est un très joli bureau?—R. Oui.

Q. Avez-vous une idée de ses dimensions?—R. J'en ai une idée, mais je ne pourrais rien vous dire de précis. J'y suis allé souvent et c'est un très beau bureau.

Q. Vous pensez que ce bureau suffit aux affaires qui y sont transigées?—R. Je le crois.

Q. Quel loyer paie le C.P.R.?—R. Je l'ignore.

Q. Alors, à part le C.P.R., y a-t-il une autre compagnie, ou chemin de fer, du Canada ou des Etats-Unis, ayant des bureaux à Paris?—R. Il y a la American Express Company.

Q. Ce n'est pas un chemin de fer?—R. Elle transige des affaires ferroviaires.

Q. Comme toutes les compagnies de messageries. Mais à part la American Express Company y a-t-il là une autre compagnie?—R. Une compagnie étrangère?

Q. Oui?—R. Non, pas que je sache, à l'heure actuelle. Les lignes allemandes y font des affaires mais pas dans leurs propres bureaux.

Q. Je vous demandais des renseignements au sujet des compagnies de ce côté-ci de l'océan.—R. Non, je n'en connais pas d'autres actuellement.

Q. Vous nous avez dit que vous ne remplissiez pas vous-même les fonctions d'agent d'immeubles. Avez-vous jamais détenu des propriétés à Paris dans ce voisinage?—R. Pas dans ce voisinage. Je détiens de fait quelques propriétés à Paris. J'appartiens à la *British Chamber of Commerce* de Paris et ainsi j'obtiens passablement de renseignements confidentiels.

Q. C'est tout ce que vous pouvez me dire à ce sujet — ou avez-vous autre chose à dire?—R. J'ignore sir Henry, à propos de quoi.

Q. Alors vous avez vu sir Henry Thornton ici entre le 1er et le 20 avril?—R. Oui.

Q. Comment l'avez-vous rencontré? L'avez-vous vu à ce sujet?—A. Non. Comme je l'ai dit, je ne savais rien de l'hôtel Scribe avant de le rencontrer. Je l'ai vu au Parlement, avec des amis, à titre amical. Il ne s'agissait pas d'affaires. J'étais en route vers le littoral du Pacifique. Je me rendais à Vancouver, et je suis arrêté à Ottawa pour visiter mes amis.

Q. Si je comprends bien le témoignage que vous avez donné à M. Kyte, vous n'avez pas parlé avec lui de la valeur des immeubles?—R. Non.

Q. Mais vous lui avez dit que s'il voulait acquérir cet édifice — que lui avez-vous dit? Qu'il " avait besoin de se dépêcher "? Que deux autres compagnies cherchaient à l'acquérir?—R. Oui, c'est à peu près tout ce que nous avons dit.

Q. Quelles étaient les autres compagnies?—R. Je ne puis vous le dire. Je regrette, sir Henry, d'avoir reçu ces renseignements d'une manière confidentielle, avant de quitter Paris.

Q. Les avez-vous obtenus des compagnies elles-mêmes?—R. De l'une d'elles, oui.

Q. Mais vous ne pouvez pas nous dire pourquoi...

M. KYTE: Il vous a donné raison...

[M. Louis Pratt.]

Sir HENRY DRAYTON: Il dit avoir reçu le renseignement confidentiellement.

M. KYTE: N'est-ce pas une raison?

Sir HENRY DRAYTON: Confidence peut vouloir dire une ou deux choses...

M. KYTE: Confidence veut dire confidence.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a lieu de distinguer. Parfois le secret est justifié et parfois il ne l'est pas.

Le PRÉSIDENT: Il ne tient pas à répondre.

Le TÉMOIN: C'étaient des compagnies fiables.

Sir Henry Drayton:

Q. Savez-vous quel prix on consentait à payer?—R. Par ouï dire seulement, si cela peut vous être utile.

Sir HENRY DRAYTON: Non cela ne peut nous servir.

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité ont-ils d'autres questions à poser? Sinon, le témoin peut s'absenter. Merci beaucoup, M. Pratt.

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le sénateur Wilson est ici pour rendre témoignage. Quelqu'un veut-il proposer qu'on l'interroge?

M. KYTE: Au sujet de cet immeuble?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACKINNON: Je le propose.

M. GAUVREAU: J'appuie cette motion.

La motion est adoptée.

L'hon. J. M. WILSON est appelé et interrogé.

L'hon. M. GRAHAM: Je vous ai vu assis là, l'autre jour; je vous ai entendu dire que vous aviez vu cette maison parisienne et, pour parler franchement, que vous l'aviez trouvée de votre goût. Ce comité siège à la bonne franquette et nous nous efforçons d'obtenir tous les renseignements possibles.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Kyte, voulez-vous l'interroger?

M. KYTE: Ou bien sir Henry (Drayton).

Sir HENRY DRAYTON: C'est le témoin du ministre.

L'hon. M. GRAHAM: Un témoin pour le public.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'en sais rien.

M. Kyte:

Q. Vous êtes un sénateur canadien?—R. Oui.

Q. Et vous vous êtes occupé d'affaires à Montréal?—R. Oui.

Q. Bien des années?—R. Oui.

Q. Vous allez souvent à Paris?—R. Oui, assez souvent.

Q. Quand y êtes-vous allé pour la dernière fois?—R. En mars et avril; j'en suis parti le 10 mai.

Q. Cette année?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous l'édifice récemment acheté par la compagnie des chemins de fer Nationaux: l'hôtel Scribe?—R. Oui.

Q. Que dites-vous de sa situation par rapport au centre commercial de Paris?—R. A mon sens, c'est l'immeuble le mieux situé de Paris. Je dirais même que c'est l'édifice le mieux placé de l'Europe Centrale. C'est le centre de cette partie du monde.

Le président:

Q. Au point de vue des affaires?—R. Oui. C'est droit au centre de Paris. La bâtisse est située de telle façon que vous pouvez la voir des deux côtés de la rue. L'avenue de l'Opéra est au centre de Paris. Le boulevard des Capucines et le Grand Hôtel sont ici, l'hôtel Scribe et le Grand Hôtel sont là. L'avenue de l'Opéra et le boulevard des Capucines se rencontrent là et l'on peut voir tout le front de l'édifice. C'est comme un carré.

M. Kyte:

Q. Avez-vous quelque idée de la valeur des immeubles à Paris?—R. Non, je ne suis pas au courant.

Q. Croyez-vous pouvoir donner d'autres renseignements au comité?—R. Non.

L'hon. M. Graham:

Q. Maintenant que le National-Canadien a cette propriété, pensez-vous qu'il serait bon d'y transporter tous nos services canadiens?—R. A mon sens, c'est ce qu'il faudrait faire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, sir Henry?

Sir HENRY DRAYTON: Non.

Le PRÉSIDENT: D'autres membres du comité désirent-ils poser des questions? (Au sénateur Wilson): Merci, sénateur.

L'hon. M. GRAHAM: Du moins, nous avons eu l'honneur du témoignage d'un sénateur devant le comité.

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Nous examinons l'article de la page 19: Frais d'exploitation du chemin de fer, entretien de la voie et constructions. Désirez-vous examiner d'autres articles?

Sir HENRY DRAYTON: Des comptes? Avez-vous étudié l'état des recettes, page 17?

Le PRÉSIDENT: Non.

Sir HENRY DRAYTON: N'est-ce pas la première chose à examiner? Je suis prêt à jeter un coup d'œil sur n'importe quel article.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions aller du commencement à la fin.

Sir HENRY DRAYTON: La recette vient en premier lieu.

Le PRÉSIDENT: Nous avons considéré cela comme une sorte de résumé.

Sir HENRY DRAYTON: Avons-nous épuisé certains articles?

Le PRÉSIDENT: Nous les avons pris par ordre. Si le comité le désire, nous pourrions les prendre dans l'ordre et lorsqu'il n'y aura pas de questions à poser, nous passerons à l'article suivant. Préférez-vous jeter un coup d'œil en passant?

Sir HENRY DRAYTON: Voici la première page que nous avons examinée ce matin.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai eu l'occasion, hier, de voir les états mensuels. Si monsieur veut me suivre, je crois que je pourrai abréger le questionnaire. Nous examinons maintenant les dépenses d'entretien de la voie, au chapitre des frais d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Une partie des frais d'exploitation.

L'hon. M. GRAHAM: A la page 18, il y a des frais d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous que nous laissions cet état des recettes et, puisque nous en sommes aux dépenses, commencer à la page 18 et continuer ainsi jusqu'à épuisement de la matière? Est-ce satisfaisant?

L'hon. M. GRAHAM: Adoptons un ordre afin d'avoir fini lorsque nous finirons.

M. HENRY: Les revenus sont à la page 18, au bas—compte général.

Le PRÉSIDENT: Les dépenses commencent à la page 19.

M. HENRY: Le détail.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous procéder article par article? Je crois qu'en définitive, c'est le procédé le plus rapide. " Alors, " entretien de la voie et constructions ", 44 millions de dollars cette année et 45 millions l'an dernier. Y a-t-il des questions sur ce point?

M. HENRY: Les détails suivent.

Sir HENRY DRAYTON: Voulez-vous me suivre afin que le comité se rende compte des faits? Au premier article, entretien de la voie et constructions, qui comprend les chefs de dépense 201 et 279, les comptes réguliers recettes mensuelles, d'après le nouveau système, commencnt au mois de mai.

M. HENRY: C'est exact. Il s'agit du régime du groupement des recettes.

Sir HENRY DRAYTON: Alors afin de tenir les comptes, vous avez, fort à propos, fait la somme des recettes semblables des différentes compagnies et donné cette somme comme le montant dépensé.

M. COOPER: C'est exact

Sir HENRY DRAYTON: Je ne crois pas qu'il y ait de contestations quant aux faits. Je veux obtenir les chiffres aussi exactement que possible. Suivez ceci, monsieur Henry. Commençons par le mois de mai. En mai 1923, il y a $3,813,679.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Pour le même mois en 1922, $3,732,000.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Pour la période commençant au début de l'année, c'est-à-dire les cinq mois se terminant en mai 1923 — $15,934,454.

M. HENRY: Il me faudra obtenir les détails.

M. COOPER: Désirez-vous que nous vérifiions cela?

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons examiné cela hier et j'aimerais que vous contrôliez. Nous voulons rectifier cela parfaitement. Il ne devrait pas y avoir de discussion là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous obtenir les faits.

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Nous les avons ici. Je crois avoir épargné beaucoup de temps au comité en étudiant cela hier, mais la tâche a été dure.

M. HENRY: Le total pour les cinq mois?

Sir HENRY DRAYTON: $15,934,454?

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Et pour la même période en 1922, $14,621,556.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Comment aimeriez-vous que je passe cet état au sténographe? Nous l'avons examiné, monsieur Henry, les fonctionnaires et moi-même. La première chose à remarquer, c'est que jusqu'au mois d'octobre — regardez vos chiffres, monsieur Henry—les frais d'entretien de la voie et de construction se ressemblent beaucoup. Par exemple, en octobre 1923, nous avons dépensé sous cette rubrique $4,616,260, et pour le même mois de l'année précédente, $4,649,330. Ces sommes se ressemblent beaucoup d'année en année. (*Voir l'état, page 214.*)

M. HENRY: Oui.

M. COOPER: Ces chiffres sont à partir du mois de mai et ne comprennent pas les quatre premiers mois de l'année.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une différence dans les quatre ou cinq premiers mois de l'année. N'est-ce pas cinq mois?

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Cela comprend le mois de mai, car il nous faut prendre les détails du mois de mai.

M. COOPER: Les dépenses des cinq premiers mois seraient inférieures à celles du mois subséquent.

Sir HENRY DRAYTON: Les dépenses des cinq premiers mois ont été inférieures à celles des mois subséquents?

M. COOPER: Mois pour mois.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'avons-nous avant cela? Je tiens à vous donner crédit pour cela, en ce qui concerne l'autre dépense, parce que vous avez droit de prendre l'année entière. A la fin des cinq premiers mois, vous aviez dépensé $1,300,000 de plus qu'en 1922. Voyez les chiffres et vous constaterez que j'ai raison. Je ne m'occupe pas des petits chiffres.

M. COOPER: $1,231,000...

M. HENRY: $1,231,000 de plus.

Sir HENRY DRAYTON: Puis de là à la fin d'octobre, c'est à peu près la même chose.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: En novembre, il y a une baisse d'un million.

M. HENRY: Il y a une baisse d'...

Sir HENRY DRAYTON: Un peu plus d'un million.

M. HENRY: $1,023,000.

Sir HENRY DRAYTON: Et en décembre?

M. HENRY: $772,000.

Sir HENRY DRAYTON: Ainsi, il y a une baisse de 2 millions dans le rapport?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Vous feriez mieux, je crois, de donner au comité une explication de cette baisse.

M. HENRY: Avant la consolidation, la pratique du Nord-Canadien, ou plutôt du National, sauf sur le réseau du Grand-Tronc, consistait à inscrire au budget les dépenses projetées pour l'année en ce qui concerne les rails et les traverses et de les répartir régulièrement sur tous les mois de l'année. Sur l'ancien Grand-Tronc, on n'inscrivait la dépense que dans le mois où elle avait lieu. C'est à peu près l'explication de la baisse de ces deux mois. C'est tout, je crois.

Sir HENRY DRAYTON: On a changé le système de comptabilité à la fin d'octobre?

M. HENRY: Non, le changement a eu lieu en mai, mais il s'en est suivi qu'au mois d'octobre on n'a rien inscrit parce qu'on n'avait rien fait.

Sir HENRY DRAYTON: Et en décembre?

M. HENRY: C'est la même chose.

Sir HENRY DRAYTON: En d'autres termes, en novembre et décembre, pour employer votre expression, on n'a rien fait.

M. HENRY: J'ai voulu dire qu'on n'avait pas renouvelé de traverses ni posé de rails.

Sir HENRY DRAYTON: Cela représente pour l'année, une économie totale de presque un million, bien que, jusqu'à cette date, notre dépense fût d'un million plus élevée. Tel a été l'effet du changement.

M. COOPER: Non, $841,000.

M. HENRY: $841,000.

Sir HENRY DRAYTON: Nous allons passer à l'article suivant.

M. KYTE: Puis-je poser une question?

Sir HENRY DRAYTON: Assurément.

M. KYTE: Est-ce la coutume de poser des rails pendant ces mois?

M. HENRY: Non, parce qu'on ne peut obtenir de main-d'œuvre. Les travailleurs s'emploient à d'autres choses. Vaut mieux faire ce travail en commençant de bonne heure le printemps pour finir, si possible, vers le premier septembre. Si cela peut se faire.

M. KYTE: A-t-on posé des rails et des traverses pour ces mois, l'année précédente?

Sir HENRY DRAYTON: Soyons loyaux envers le témoin. Sir Henry (Thornton) a dit qu'on avait posé un million de traverses. Nous voulons traiter ces gens loyalement.

M. KYTE: Je veux avoir cette explication.

Sir HENRY DRAYTON: S'il dit que c'est la même chose, il tombe entre mes mains.

Le PRÉSIDENT: M. Kyte: Quelle est votre question?

M. KYTE: Je veux savoir si l'on a posé des traverses dans les mois correspondants de l'année précédente.

M. HENRY (à M. Brown): En a-t-on posé?

M. BROWN: Non. On a cessé de renouveler les traverses et les rails à cause de la gelée.

Sir HENRY DRAYTON: L'explication précédente couvre cela. On faisait une moyenne mensuelle. Maintenant, on impute la dépense lorsque les travaux s'exécutent.

M. STEWART: Pouvons-nous nous informer de ces chiffres à sir Henry (Drayton)? Il a dit qu'il les passerait aux sténographes. Couvrent-ils toute l'année, mois par mois, à peu près également.

Sir HENRY DRAYTON: Jusqu'au moment que j'ai indiqué.

M. Stewart: Vous ne nous avez pas donné ces chiffres.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai dit qu'il y avait une baisse dans ce mois.

M. STEWART: Mais ces deux mois accusent une diminution sur 1922.

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Passons maintenant à la réserve.

M. HENRY: Quant au rajustement de $600,000...

Sir HENRY DRAYTON: Oh! on a fait un rajustement?

M. HENRY: En 1922, il y a eu un rajustement de $600,000 par suite de la différence dans les prix et dans les tarifs sur les marchandises en comparaison de 1921.

Sir HENRY DRAYTON: En d'autres termes, le coût de l'entretien de la voie et des constructions en 1922 a été augmenté d'une somme de $600,000, représentant une imputation insuffisante sur le compte semblable pour l'année 1921? Voilà le fait.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous avons épuisé la question des constructions. Parlons maintenant du matériel roulant. Nous avons fait la même chose avec le matériel roulant.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: A propos du matériel roulant, les chiffres sont encore à peu près les mêmes jusqu'en octobre. Le total pour l'année, à la fin d'octobre, a été de $43,393,104, au lieu de $43,266,354 en 1922.

M. HENRY: Quel chiffre avec-vous lu?

Sir HENRY DRAYTON: Celui de l'année 1923, à la fin d'octobre, $43,393,104.

M. HENRY: $100.

Sir HENRY DRAYTON: Ce devrait être $100?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Et pour l'année 1922, $43,226,354?

M. HENRY: Vous avez raison.

M. STEWART: Le chiffre de 1922 est-il plus élevé ou moins?

Sir HENRY DRAYTON: C'est pratiquement le même. Il n'y a pas assez de différence pour le remarquer. Puis nous avons des chiffres qui, abstraction faite de toute explication, indiquent des baisses surprenantes pour les mois de novembre et décembre. C'est exact, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Le chiffre de novembre 1923 est de $4,570,413?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Contre $5,563,976 en 1922?

M. HENRY: C'est juste.

Sir HENRY DRAYTON: Pour décembre, c'est $4,212,806?

M. HENRY: Vous avez raison.

Sir HENRY DRAYTON: Contre $7,370,369?

M. HENRY: Vous avez raison.

Sir HENRY DRAYTON: On a expliqué qu'en 1922, on avait établi des réserves. C'est cela, n'est-ce pas?

M. HENRY: C'est cela.

Sir HENRY DRAYTON: Et les livres montrent qu'au mois de septembre la somme de $250,000 a été mise en réserve à cette fin, de même qu'en octobre $490,605; en novembre $1,664,394 et en décembre $2,385,000?

M. HENRY: Vous avez raison.

Sir HENRY DRAYTON: Ce qui forme un total de $4,490,000?

M. HENRY: Ces chiffres sont exacts.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle année est-ce?

Sir HENRY DRAYTON: C'est en 1922. On constituait une réserve pour l'outillage du réseau. En 1923, on ne met que $801,000 à la réserve.

M. HENRY: Vous avez raison. Il en est question à la page 6 du rapport.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne comprends pas bien cela.

Sir HENRY DRAYTON: On examine la situation, on décide ce qu'on fera de l'argent, si on l'inscrira dans l'année courante ou l'année suivante. Il appartient à l'exécutif de décider de ces choses. Certains exploitants de chemins de fer croient qu'il est préférable d'imputer autant que possible sur l'année courante; d'autres pensent autrement. Parfois les sommes qui pourraient être imputées à l'entretien le sont aux améliorations. C'est une question de jugement. Je ne dispute pas sur les décisions. On a décidé de constituer une réserve de $4,000,000

en 1922; c'est de cette réserve que sir Henry Thornton nous a parlé. Une décision analogue a fixé à $801,000 la réserve à faire en 1923. Ainsi le compte des dépenses indiquerait qu'en 1922, il est réservé $3,689,000 de plus qu'en 1923.

M. COOPER: Pour l'entretien du matériel.

Sir HENRY DRAYTON: C'est cela. Cela ne veut pas dire que le matériel n'a pas été entretenu; il l'a été à même l'argent qui avait été alloué l'année précédente. De sorte que vous avez une économie apparente, constituée par la différence entre $52,176,320 et $56,160,700. Elle serait de combien?

M. COOPER: $3,984,380.

Sir HENRY DRAYTON: C'est là l'économie effectuée?

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Mais le matériel n'a pas souffert du non déboursement de cette somme, puisque, d'après les comptes de l'année précédente, il restait $3,689 000. Est-ce exact?

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Ainsi, le service se trouve maintenu. La seule différence est que nos réserves sont à court de $3,689,000 et qu'il y a une économie réelle de combien?

M. COOPER: $3,984,380.

Sir HENRY DRAYTON: Voilà la différence réelle entre les sommes de $52,176,-320 et de $56,160,700?

M. COOPER: Oui.

M. STEWART: Je ne comprends pas très bien le but de ces réserves dont parle sir Henry Drayton. Cela demande explication, je crois.

Sir HENRY DRAYTON: Finissons ceci et nous prendrons cela ensuite. Dans la somme dépensée pour le matériel, il y aurait une différence réelle de $295,380. Telle serait la différence entre les réserves des deux années qui se sont élevées à $3,689,000. Ce serait aussi la différence apparente du coût.

M. HENRY: J'aimerais vérifier ces chiffres.

M. COOPER: Pour l'année?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

M. COOPER: $295,781.

M. HENRY: $298,781 est le chiffre exact.

Sir HENRY DRAYTON: Ainsi, au lieu de croire que les locomotives n'ont pas été entretenues, il faut se rappeler qu'on a dépensé tout autant, sauf cette somme de $295,000.

M. HENRY: Pour le matériel en général.

L'hon. M. GRAHAM: Le matériel roulant.

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

M. HENRY: Il n'est que juste d'ajouter qu'il y a eu une baisse moyenne de $1,700,000 dans les salaires.

Sir HENRY DRAYTON: Appliquée à tous les ouvriers d'atelier?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: A ceux qui travaillent sur les locomotives et partout ailleurs. Une réduction générale est entrée en vigueur, je crois, vers...

M. HENRY: Juillet 1922. Elle compte douze mois en 1923.

Sir HENRY DRAYTON: Nous profitons de la réduction des salaires en affectant $1,750,000 à l'entretien. Là-dessus, nous avons appliqué $750,000 à l'amélioration du service des wagons à marchandises.

M. HENRY: Je vais vérifier cela. Il ne semble pas que j'aie le bon chiffre, mais je crois que c'est $700,000. Ce montant est exact.

Sir HENRY DRAYTON: $700,000. J'ai $750,000, mais ce devrait être $700,000.

M. HENRY: Oui, $700,000.

Sir HENRY DRAYTON: Pour les wagons à marchandises. Pour suivre la question jusqu'à bout, voyez le compte du revenu. La balance est à la page...

M. HENRY: Page 17. Est-ce que vous voulez dire?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, page 17. Il y a une amélioration de $6,262,422.84. représentant la différence dans le déficit net du compte des revenues. Ce chiffre est-il exact?

M. HENRY: Pour les deux ans, $6,262,422. C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Alors nous avons épuisé nos réserves sauf $801,000?

M. HENRY: Non, il y a $1,600,000.

Sir HENRY DRAYTON: Vous m'avez fait dire hier que la réserve pour matériel roulant était en tout de $801,000.

M. HENRY: $801,000, plus $4,490,000 donne $5,300,000, et l'on retranche 3 millions.

Sir HENRY DRAYTON: Non, vous ne devez pas additionner cela. D'après l'explication que vous m'avez donnée hier, il vous reste pour l'an prochain une réserve de $801,000.

M. HENRY: Non. Ce $801,000 représente la somme créditée sur les réserves et imputée sur l'entretien du matériel pour les quatre premiers mois de 1923.

Sir HENRY DRAYTON: Cet argent est parti, n'est-ce pas?

M. HENRY: Non, il reste une réserve de $1,600,000.

M. KYTE: Vous avez additionné, avec celle de l'année précédente, la réserve de l'an dernier qui était de $801,000?

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Eclaircissons cela maintenant, monsieur Henry. Si je comprends bien votre témoignage, la réserve de $4,490,000 représente la somme des réserves qui ont été dépensées pour les travaux de cette année.

M. HENRY: Je n'ai pas dit que toute la somme avait été dépensée.

Sir HENRY DRAYTON: Combien en a été dépensé?

M. KYTE: La réserve totale est de $5,491,000.

Sir HENRY DRAYTON: Pour les deux ans.

M. KYTE: Oui, nous allons voir ce qu'on a dépensé.

M. COOPER: En 1922, nous avons dépensé $915,000 et en 1923, $2,731,657.

M. KYTE: Cela fait $3,646,657.

Sir HENRY DRAYTON: Quel est le résultat? Cela change les autres chiffres.

M. KYTE: $1,644,745, à mon sens, c'est le solde de la réserve.

Le PRÉSIDENT: Ai-je bien compris que vous disiez n'avoir dépensé que $800,000 en 1922?

M. COOPER: En 1922, on a imputé $915,000 sur la réserve accumulée.

Le PRÉSIDENT: Telle fut la dépense réelle?

M. COOPER: Pour les travaux exécutés.

Le PRÉSIDENT: Et en 1923, vous dites avoir dépensé $2,730,000?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il eu de la jonglerie en 1922?

M. COOPER: Sans doute, il y a eu plus d'ouvrage à faire en 1922; c'est pour cela que nous avons établi cette réserve.

Le PRÉSIDENT: En 1922, le chiffre est bien moindre qu'en 1923.

M. HENRY: Comme sir Henry l'a expliqué, la réserve a été constituée pendant les mois de septembre, octobre, novembre et décembre 1922, et janvier, février, mars et avril 1923. Dans les derniers mois de 1922, on a imputé sur la réserve $915,000 pour travaux accomplis.

Sir HENRY DRAYTON: Voyons si nous pouvons trouver les chiffres nets.

M. HENRY: Où voulez-vous en venir, sir Henry?

Sir HENRY DRAYTON: Je veux voir quelle a été la différence en réalité.

M. HENRY: Vous voulez trouver combien on a dépensé chaque année?

Sir HENRY DRAYTON: Vous savez qu'en 1922, vous avez inscrit la somme de 56 millions et en 1923 celle de 52 millions.

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: En 1923, vous avez dépensé $2,731,657 sur la réserve?

M. HENRY: Je crois que c'est bien la somme.

Sir HENRY DRAYTON: Pour trouver ce que vous avez dépensé, ne devriez-vous pas additionner le montant de ces réserves avec cette somme, c'est-à-dire additionner les réserves dépensées, soit $2,731,657, à votre somme de 52 millions, ce qui donnerait $54,907,977?

M. HENRY: C'est cela, et l'on déduit tout ce qui a été imputé.

Sir HENRY DRAYTON: La somme de $801,000?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Ainsi, on aurait fait une dépense totale de $54,106,977, contre 56 millions?

M. HENRY: De l'autre côté, il faut faire la même chose: soustraire des 56 millions les $915,000.

M. STEWART: Les ajouter?

M. HENRY: Oui, puis soustraire les $4,490,000.

Sir HENRY DRAYTON: Pour voir ce qui a été fait et non ce qui a été imputé?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Je cherchais ce qu'on avait imputé. Pour trouver ce qui a été fait, votre point de départ est le bon.

M. HENRY: Non, il n'est pas juste. En 1923, on a imputé $52,175,000; c'est le total.

Sir HENRY DRAYTON: C'est ce qu'on a imputé?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Y compris les $801,000 de réserve?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Et pour l'année précédente, on a imputé quelque 56 millions, y compris les réserves de $4,490,000?

M. HENRY: C'est juste, mais il faut soustraire les deux pour trouver le rapport entre les deux bases de dépense.

Sir HENRY DRAYTON: Je voulais savoir ce qu'on a imputé sur les deux ans.

M. HENRY: Les livres le donnent. Ce qui est imputé sur le compte apparaît dans l'état.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, mais c'est la réserve que je veux connaître.

M. STEWART: Dois-je comprendre qu'en 1922 la dépense a été de $52,585,000, et en 1923, de $54,106,000?

M. HENRY: En travaux, oui, c'est cela.

Sir HENRY DRAYTON: Alors, combien dites-vous qu'il reste de réserve?

M. COOPER: $1.696,754.

M. STEWART: Comment calculez-vous cela?

M. COOPER: Vous allez oublier $52 000, $52.010, tel est le montant qu'on a transféré à la réserve, mais qui n'a pas été pris sur les frais d'exploitation; c'est un crédit additionnel versé à la réserve en 1922.

Sir HENRY DRAYTON: C'est inclus dans la somme principale, celle de 4 millions.

M. COOPER: Non, c'est en plus. Les 4 millions sont ce qu'on a imputé sur les dépenses et crédité à la réserve.

Sir HENRY DRAYTON: Ce serait un nouveau changement dans les revenus de 1922?

M. COOPER: Non, monsieur, c'est une somme que nous avons reçue de l'administration américaine. Nous l'avons tout simplement placée dans la réserve.

M. STEWART: Ces chiffres ne représentent pas les totaux du compte; c'est-à-dire les 4 millions et les $801,000 pour 1923?

M. COOPER: C'est un crédit additionnel de $52,000.

M. STEWART: Quel était l'état du compte de la réserve à la fin de l'année dont il est fait rapport ici?

M. COOPER: $1,696,000.

M. STEWART: Et à la fin de 1922, après déduction du montant dépensé?

M. COOPER: $3,627,010.

M. STEWART: Ces chiffres accusent, pour l'année, une dépréciation de $1,831,-000. Or, je ne vois pas comment cela peut s'accorder avec les chiffres donnés.

M. HENRY: En outre, il y a eu $801,000 d'ajouté en 1923.

M. STEWART: Vous avez jonglé avec ce $801,000 en le considérant comme une dépense.

M. HENRY: Ce $801,000 a été débité à l'entretien du matériel et crédité à la réserve en premier lieu.

M. STEWART: Il est entré et sorti de nouveau. Cela n'a pas affecté la balance à la fin?

M. HENRY: En tant qu'il est entré et sorti, oui.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, parce que vous débitez l'autre compte des dépenses.

M. HENRY: Dans la mesure où la somme est entrée et sortie.

Sir HENRY DRAYTON: Cela montre la quantité de travail accompli.

M. HENRY: Cela dépend de la manière d'envisager les choses.

Sir HENRY DRAYTON: Cette somme a été réellement employée?

M. HENRY: Si vous regardez ce qui apparaît dans les livres comme débité à ce compte, ce n'est pas la même chose que si vous regardez ce qui a effectivement été dépensé.

Sir HENRY DRAYTON: Je veux savoir quelle a été la dépense réelle.

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas une simple écriture de compte.

M. HENRY: Oui.

M. STEWART: J'aimerais avoir un peu plus d'éclaircissements sur ce compte de réserve. D'où provient-il?

M. HENRY: La réserve représente les imputations faites sur l'entretien du matériel dans les derniers mois de 1922 et les quatre premiers de 1923. Elle a

été constituée afin de faire face à l'entretien différé du matériel qui était considéré être dans cette proportion au-dessous de la normale.

M. STEWART: Il n'y avait pas de compte de réserve avant 1922?

M. HENRY: On l'a établi le 1er septembre 1922.

M. STEWART: Je suis peut-être très obtus, mais je ne comprends pas bien pourquoi vous avez établi ce compte.

M. HENRY: C'était pour faire face à ce qu'on pourrait appeler l'entretien différé.

M. STEWART: Il y a eu un changement dans la comptabilité, à cette époque?

M. HENRY: Oui. En effet, il y a eu changement d'administration.

Le major BELL: M. Henry, donnez votre explication autrement. Supposons que d'année en année vous avez le même nombre de wagons, que vous les tenez en bon état et qu'il vous en coûte 12 millions de dollars par année. Tous les mois vous dépensez un million de dollars pour l'entretenir. Si vous faites une pareille dépense pendant dix ans, vous faites la dépense voulue. Au lieu de cela vous pouvez ne dépenser que $500,000 par mois pendant les cinq premières années, Mais à la fin de la période de dix ans, vous vous trouvez en arrière de 10 millions dans l'entretien de votre matériel; vous avez perdu cela. Pour parer à cela, vous distrayez un million de dollars soit en espèces soit en déboursés pour travaux, et à la fin de la décade, vous n'êtes pas en arrière. Vous avez cette valeur soit en matériel soit en espèces, prête à servir à la réparation du matériel.

Sir HENRY DRAYTON: C'est afin d'éviter de surcharger les livres à une époque quelconque.

Le major BELL: Oui, et afin de garder l'argent disponible pour les réparations.

L'hon. M. GRAHAM: Je puis dire qu'en cela ils suivent un magnifique précédent. Le major Bell se rappellera qu'il y a des années, lorsque l'Intercolonial était administré par le gouvernement au moyen d'une commission ou d'un gérant général, le problème d'obtenir de l'argent pour des réparations pressantes était très difficile, car il fallait que le gouvernement votât tout l'argent. Alors nous avons établi ce qu'on a appelé le compte de renouvellement du matériel, et nous avons mis de côté tant d'argent par mois en vue de ce renouvellement. Un mois, nous pouvions avoir un gros solde dans ce compte, mais il arrivait quelque chose d'imprévu et nous pouvions être trois mois sans avoir de réserve. Toutefois, nous avions la valeur sous forme de wagons. J'imagine que vous avez ce système.

M. HENRY: Oui.

Le major BELL: Il y a des hauts et des bas dans le commerce. Dans les périodes de tranquillité, il serait insensé de réparer beaucoup de wagons pour les laisser sur les voies de garage. Puis lorsque l'activité reprend, on a une réserve pour faire ces réparations.

M. STEWART: Y a-t-il d'autres services qui ont des comptes de réserve de ce genre?

Le major BELL: Oui, le service des assurances.

M. STEWART: Je prends pour acquit que le service de l'entretien et de l'emprise de la voie n'a pas de réserve?

Le major BELL: Sur l'Intercolonial, nous avons déjà eu un compte pour les rails et un autre pour l'entretien. Supposons par exemple qu'on construise une gare au coût de $25,000. Sauf un peu de peinture, on peut être 25 ans sans réparer ce bâtiment. Il se déprécie graduellement, et il se peut qu'au bout de 25 ans il faille dépenser la moitié de sa valeur pour le remettre en bon état. Si l'on a une réserve pour construction, on peut y avoir recours immédiatement sans

charger indûment le compte de cette année-là, qui ne payera qu'une juste proportion.

M. STEWART: C'est-à-dire qu'en comparant d'une année à l'autre, les chiffres de la dépense pour matériel on ne peut voir quel est l'état de ce matériel.

Le major BELL: Non.

M. STEWART: Le matériel peut être déprécié, mais l'argent est là pour le réparer.

Le major BELL: A propos de la répartition uniforme des dépenses, si l'on pouvait avoir un compte de réserve pour chaque chose, chaque année indiquerait ses frais véritables.

M. STEWART: Il me semble que si vous ajoutiez dans cette page un article indiquant l'état de ce compte de réserve, cela nous renseignerait bien sur l'état de notre matériel. Si la valeur n'était pas dans le matériel, elle y serait en espèces.

Le PRÉSIDENT: Est-ce votre pratique, monsieur Henry? Je veux que cela soit clair. Vous comptez que chaque année il vous faudra tant d'argent pour entretenir votre matériel?

M. HENRY: Sans doute, cela dépend des affaires.

Le PRÉSIDENT: Il y a évidemment certaines dépréciations qu'il vous faut réparer de temps à autre. Vous faites ces réparations à différents intervalles.

Sir HENRY DRAYTON: Il n'est pas question de dépréciation, on ne parle que d'entretien. C'est un article à part.

Le PRÉSIDENT: Je veux dire ceci: le matériel se déprécie, perd de la valeur. Il faut qu'on le répare.

Sir HENRY DRAYTON: Cela n'apparaît pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez entretenir votre matériel: vos wagons, etc., et les conserver en bon état. A cette fin, vous mettez de côté chaque mois certaines sommes. Imputez-vous cela immédiatement aux réserves de crédit pour entretien, que vous le dépensiez ou non?

M. HENRY: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Parce que vous voulez faire une juste imputation sur le réseau afin de ne pas le débiter d'une somme globale certaine année ou certain mois.

M. HENRY: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, à la fin de chaque période—de chaque mois, n'est-ce pas?

M. HENRY: Oui, à la fin de chaque mois.

Le PRÉSIDENT: Vous débitez le compte de l'entretien et créditez celui de la réserve, que vous fassiez la dépense ou non. Et lorsque vous effectuez la dépense, vous débitez votre réserve et vous déboursez.

M. HENRY: C'est cela, d'une manière générale.

Le PRÉSIDENT: Il s'ensuit que chaque période porte sa part de frais d'entretien, de perte, que la dépense soit faite ou non.

M. HENRY: C'est le but de cette réserve.

Sir HENRY DRAYTON: Pour en finir, si tout le monde comprend, nous avons pris sur la réserve, cette année, la somme que vous nous avez indiquée, $2,731,000, je crois?

M. HENRY: C'est cela.

Sir HENRY DRAYTON: Il vous reste encore en réserve $1,696,754.

M. HENRY: C'est cela.

Sir HENRY DRAYTON: De sorte que, pour l'année, il y a une diminution de $1,930 436 dans la réserve.

M. HENRY: $1,731,657, je crois.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a ces $52,000 à ôter?

M. HENRY: Oui. Si vous parlez de la diminution, il y a ces $52,000 en plus.

L'hon. M. GRAHAM: En réalité, ces $52,000 ne concernent pas l'objet de la présente discussion.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai cru que la somme de $3,627,010 était le montant laissé au crédit de la réserve à la fin de l'année 1922.

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Alors, le montant laissé au crédit de la réserve aujourd'hui est de $1,696,574. N'est-ce pas le résultat que je vous ai donné?

M. HENRY: Oui. Nous allons vérifier cela.

Sir HENRY DRAYTON: C'est $1,930 436.

M. COOPER: La différence entre $3,627,010 et $1,696,754 est de $1.930,256.

M. STEWART: J'allais demander si nous avions raison de croire qu'il faudrait $1,930 256 pour mettre notre matériel en bon état. Permettez-moi de lire cette phrase du rapport: "Tout l'entretien différé du matériel peut être considéré comme ayant été effectué ou prévu dans la réserve susmentionnée." Cela veut-il dire qu'il faudrait dépenser toute la réserve pour mettre le matériel en bon état?

Le major BELL: Oui.

M. HENRY: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose à propos de cette partie du rapport?

Sir HENRY DRAYTON: Comment décidez-vous que telle somme dépensée sur le terrassement sera imputée sur l'entretien et telle autre sur les améliorations?

M. BROWN: Nous nous guidons sur les comptes classifiés de la Commission du Commerce entre Etats.

Sir HENRY DRAYTON: Qui décide cela? On peut faire presque tout ce qu'on veut en classifiant. Qui décide? Il y a une classification de comptes, mais qui choisit ce qui doit entrer dans chacun d'eux?

M. BROWN: Ces dépensent passent par le bureau de vérification qui fait la répartition.

Sir HENRY DRAYTON: Je veux savoir qui la fait.

M. COOPER: L'ingénieur fait la répartition et nous vérifions.

M. BROWN: Lorsqu'un crédit concerne à la fois les améliorations et l'entretien, nous le divisons dans notre budget, et en préparant l'indication de ce que nous appelons notre autorisation de dépense, nous nous basons sur les comptes classifiés de la Commission du Commerce entre Etats.

Le PRÉSIDENT: Qui vérifie cela?

M. BROWN: C'est vérifié dans les différents bureaux et en définitive dans le mien.

Sir HENRY DRAYTON: C'est affaire de jugement.

Le PRÉSIDENT: Quant à savoir si les frais seront imputés sur le compte du capital ou sur un compte de dépenses.

Le major BELL: Les comptes sur lesquels il faut faire les imputations sont indiqués très clairement, et grâce à une très longue expérience, il reste peu de choses non prévues.

Sir HENRY DRAYTON: En fait, nous savons que certaines lignes imputent sur l'entretien des dépenses que d'autres réseaux débitent à d'autres comptes.